

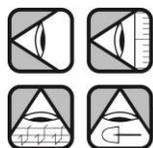


## Norderschliessung; Rückwärtige Erschliessung Bahnhof Frick

### Variantenvergleich



(Luftbild: [www.geo.admin.ch](http://www.geo.admin.ch))



**Auftraggeber:**

Gemeinderat Gipf-Oberfrick

**Auftragnehmer:**

Ingenieurbüro Senn AG  
Planung & Tiefbau  
Südallee 2  
5415 Nussbaumen

**Verfasser / Sachbearbeiter:**

Fabienne Wey  
Timon Schlumpf  
Markus Senn

| <b>Inhalt</b>  | <b>Seite</b> |
|--|--------------|
| <b>1 ZUSAMMENFASSUNG.....</b>  | <b>5</b>     |
| <b>2 AUSGANGSLAGE UND ZIELE.....</b>                                       | <b>6</b>     |
| 2.1 AUSGANGSLAGE.....  | 6            |
| 2.2 ZIELE, ANFORDERUNGEN, VORAUSSETZUNGEN .....                            | 7            |
| 2.3 GRUNDLAGENDATEN.....   | 7            |
| <b>3 BESCHRIEB UND VERGLEICH DER ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN .....</b>         | <b>8</b>     |
| 3.1 BEURTEILUNGSMETHODE .....  | 8            |
| <b>3.2 1. VARIANTE „DAMMSTRASSE LANG“ (2008).....</b>                      | <b>9</b>     |
| 3.2.1 KURZBESCHRIEB.....   | 9            |
| 3.2.2 OPTIMIERUNGEN UND PLAUSIBILITÄT.....                                 | 9            |
| 3.2.3 KOSTENSCHÄTZUNG .....  | 10           |
| 3.2.4 SWOT-ANALYSE .....   | 11           |
| 3.2.5 BEURTEILUNG „DAMMSTRASSE LANG“ MIT FUSS- UND RADWEG .....            | 12           |
| 3.2.6 FAZIT .....  | 13           |
| <b>3.3 2. VARIANTE „HÄFLIGER - MELIOFEED“ (2008).....</b>                  | <b>14</b>    |
| 3.3.1 KURZBESCHRIEB.....   | 14           |
| 3.3.2 REALISIERBARKEIT .....   | 14           |
| 3.3.3 FAZIT .....  | 14           |
| <b>3.4 3A. VARIANTE „MÜLIGASS T-KREUZUNG“ (2008).....</b>                  | <b>15</b>    |
| 3.4.1 KURZBESCHRIEB.....   | 15           |
| 3.4.2 OPTIMIERUNGEN UND PLAUSIBILITÄT.....                                 | 15           |
| 3.4.3 KOSTENSCHÄTZUNG .....  | 16           |
| 3.4.4 SWOT-ANALYSE .....   | 17           |
| 3.4.5 VARIANTENBEURTEILUNG „MÜLIGASS T-KREUZUNG“ .....                     | 17           |
| 3.4.6 FAZIT.....   | 19           |
| <b>3.5 3B. VARIANTE „MÜLIGASS KREISEL“ (2015) .....</b>                    | <b>20</b>    |
| 3.5.1 KURZBESCHRIEB.....   | 20           |
| 3.5.2 OPTIMIERUNGEN UND PLAUSIBILITÄT.....                                 | 20           |
| 3.5.3 KOSTENSCHÄTZUNG .....  | 21           |
| 3.5.4 SWOT-ANALYSE .....   | 22           |
| 3.5.5 VARIANTENBEURTEILUNG „MÜLIGASS KREISEL“ .....                        | 22           |
| 3.5.6 FAZIT .....  | 24           |
| <b>3.6 4A. VARIANTE „MITTE KREISEL“ (2015).....</b>                        | <b>25</b>    |
| 3.6.1 KURZBESCHRIEB.....   | 25           |
| 3.6.2 OPTIMIERUNGEN UND PLAUSIBILITÄT.....                                 | 25           |
| 3.6.3 KOSTENSCHÄTZUNG .....  | 26           |
| 3.6.4 SWOT-ANALYSE .....   | 27           |
| 3.6.5 VARIANTENBEURTEILUNG „MITTE KREISEL“ .....                           | 27           |
| 3.6.6 FAZIT.....   | 29           |
| <b>3.7 4B. VARIANTE „MITTE KREISEL MIT VARIANTE UNTERDORF“ (2015).....</b> | <b>30</b>    |
| 3.7.1 KURZBESCHRIEB.....   | 30           |
| 3.7.2 OPTIMIERUNGEN UND PLAUSIBILITÄT.....                                 | 31           |
| 3.7.3 KOSTENSCHÄTZUNG .....  | 31           |
| 3.7.4 SWOT-ANALYSE .....   | 32           |
| 3.7.5 VARIANTENBEURTEILUNG „MITTE KREISEL MIT VARIANTE UNTERDORF“.....     | 32           |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 3.7.6      | FAZIT .....   | 35        |
| <b>3.8</b> | <b>5. VARIANTE „DAMMSTRASSE KURZ T-KREUZUNG“ (2010).....</b>  | <b>36</b> |
| 3.8.1      | KURZBESCHRIEB .....   | 36        |
| 3.8.2      | OPTIMIERUNG UND REALISIERBARKEIT .....                        | 37        |
| 3.8.3      | FAZIT .....   | 37        |
| <b>3.9</b> | <b>6. VARIANTE „MÜLIGASS-BODEMATT“ (2018) .....</b>           | <b>38</b> |
| 3.9.1      | KURZBESCHRIEB .....   | 38        |
| 3.9.2      | KOSTENSCHÄTZUNG .....   | 39        |
| 3.9.3      | SWOT-ANALYSE .....  | 40        |
| 3.9.4      | VARIANTENBEURTEILUNG „MÜLIGASS – BODEMATT“ .....              | 40        |
| 3.9.5      | PLAUSIBILITÄT .....   | 41        |
| 3.9.6      | FAZIT .....   | 42        |
| <b>4</b>   | <b>FAZIT ZUR VARIANTENBEURTEILUNG .....</b>                   | <b>43</b> |
| <b>5</b>   | <b>PLANUNGSHORIZONT .....</b>                                 | <b>43</b> |
| <b>6</b>   | <b>WEITERE ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN.....</b>                   | <b>44</b> |
| 6.1        | EINRICHTUNGSVERKEHR ZUM BAHNHOF FRICK .....                   | 44        |
| 6.2        | ÜBER- UND UNTERFÜHRUNG ÜBER BRUGGBACH ZUM BAHNHOF FRICK ..... | 44        |
| <b>7</b>   | <b>WEITERER HANDLUNGSBEDARF .....</b>                         | <b>45</b> |
| <b>8</b>   | <b>LITERATURVERZEICHNIS .....</b>                             | <b>46</b> |
| <b>9</b>   | <b>ANHANG .....</b>   | <b>48</b> |
| 9.1        | ÜBERSICHTSPLÄNE 1:2'500 (VARIANTEN 1 BIS 6) .....             | 48        |
| 9.2        | „VARIANTENBEURTEILUNG MIT OPTIMIERUNGEN“ .....                | 49        |
| 9.3        | „KOSTENVERGLEICH DER VARIANTEN“ .....                         | 50        |
| 9.4        | PROTOKOLLE BVURO, HINDEN UND MELIOFEED AG .....               | 51        |

## 1 Zusammenfassung

Die Gemeinde Gipf-Oberfrick hat ein externes Planungsbüro beauftragt, die bisher ausgearbeiteten Erschliessungsvarianten der letzten 10 Jahre gegenüber zu stellen, miteinander zu vergleichen und zu beurteilen.

Der Auftrag besteht darin, die bereits ausgearbeiteten Varianten falls möglich zu optimieren und mit den stark betroffenen Grundeigentümern (Betriebe Familie Hinden und Meliofeed AG) das persönliche Gespräch zu suchen.

Seit dem Jahr 2008 bis ins Jahr 2015 wurden insgesamt 7 Varianten für die Norderschliessung von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Frick ausgearbeitet. Keine dieser Varianten stellte sich für alle beteiligten Akteure als eine zufriedenstellende, mehrheitsfähige und zielführende Erschliessung heraus.

Eine Umfahrungsstrasse zum Bahnhof Frick, welche den Bahnhofplatz und die Dammstrasse von Frick entlastet sowie eine direktere Zufahrt von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Nord, sind Anliegen der Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick. Bisher ist von einer Erschliessungsstrasse zum Bahnhof Frick die Rede. Eine Umfahrungsstrasse hat allenfalls einen Richtplaneintrag zur Folge.

Während der Variantenbeurteilung hat sich gezeigt, dass dringendst zusammen mit den kantonalen Behörden und dem regionalen Planungsverband eine Erschliessungslösung gefunden werden muss. Die Zusammenarbeit mit den übergeordneten Planungsbehörden ist für die Realisierbarkeit einer Erschliessungsvariante von zentraler Bedeutung.

In der Variantenbeurteilung wird ersichtlich, dass einige Varianten besser abschneiden als die anderen. Jedoch ist auch erkennbar, dass alle als umsetzbar beurteilten Varianten weitere vertiefte Abklärungen mit Behörden und Fachstellen sowie Drittpersonen benötigen. Keine der beurteilten Varianten führen direkt und offensichtlich zu einer Lösungsfindung.

Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, dass dieser Bericht inkl. Beurteilungen zur Auslegeordnung herbeigezogen wird und mit den betroffenen Behörden (Kanton, Gemeinden, Planungsverband), Drittpersonen wie SBB AG oder Post AG ist das weitere Vorgehen zu koordinieren und festzulegen.

## 2 Ausgangslage und Ziele

### 2.1 Ausgangslage

Während mehr als 10 Jahren bearbeitet die Gemeinde Gipf-Oberfrick das Geschäft Norderschliessung bzw. rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs Frick. Das Ingenieurbüro Koch + Partner, Laufenburg, hat dabei den Anschluss ab der Landstrasse (Kantonsstrasse K488) rückwärtig zum Bahnhof geplant und mehrere Varianten ausgearbeitet. Diese wurden über Jahre immer wieder überarbeitet und erweitert. Die Erschliessungsvarianten sind am 23. März 2017 mit einer Informationsveranstaltung der Bevölkerung vorgestellt worden.

Die Variante „Mitte“, welche vom Gemeinderat Gipf-Oberfrick favorisiert wird, tangiert dabei zwei bestehende Betriebe (Familie Hinden und Meliofeed AG) einschneidend. Vor allem der Anschluss über den Gewerbe- und Landwirtschaftsbetrieb Hinden ist einerseits aus verständlichen Gründen beim Eigentümer und andererseits auch in der Bevölkerung auf starken Widerstand gestossen.

Der Gemeinderat hat nun entschieden, die bisher bearbeiteten Varianten durch ein unabhängiges Planungsbüro nochmals neutral beurteilen zu lassen.

Im Bericht soll folgendes behandelt und erläutert werden:

- *Überprüfung der bisher bearbeiteten Varianten auf Machbarkeit und Kosten, inkl. der Tunnelvariante Frick mit allfälligen Optimierungen;*
- *Die Variante „Mitte“ auf Optimierungen, Möglichkeiten, Realisierbarkeit, Ideen etc. hin überprüfen;*
- *Allfällige Optimierungsmöglichkeiten werden auf allfällige Plausibilität geprüft;*
- *Vor- und Nachteile auf Plausibilität abklären;*
- *Neue Erschliessungsvarianten können erarbeitet werden. Dabei sind die Zielsetzungen und Vorgaben von Gipf-Oberfrick und Frick einzuhalten;*
- *Das Planungsbüro soll unter Kostenverrechnung an die Gemeinde Familie Hinden bei der Beplanung ihres Grundstücks für die künftige Betriebsführung unterstützen. Unvoreingenommen soll in Absprache und unter Zustimmung von Familie Hinden geprüft werden, ob eine Betriebserhaltung mit einer neuen Beplanung des Grundstücks (Bauten verschieben, ändern, optimieren etc.) möglich ist, unter gleichzeitiger Optimierung der Variante „Mitte“;*
- *Kurzbeurteilung sämtlicher Varianten in Bezug auf die abgeklärten Punkte. Das Projekt Lammet im Gemeindegebiet Frick ist nicht Gegenstand dieser Variantenstudie.*

Zudem werden die weitergehenden Herausforderungen, welche für die Planung der Norderschliessung Bahnhof Frick zu berücksichtigen sind aufgezeigt:

- *Ausbauabsichten des Betriebs Meliofeed AG mit zusätzlicher Verladerampe in Richtung Bruggbach;*
- *Erhalt, Platzverhältnisse und Ausbau des Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebs von Familie Hinden;*
- *Schlechte Sichtverhältnisse und Dimension des Knotens Müliggass-Landstrasse-Gerenweg;*
- *Sanierungsbedürftige und zu schmale Brücke Trottgasse-Müliggass für LKW's, sowie Engpass bei Hochwasser;*
- *Schlechte Sichtverhältnisse beim Verkehrsknoten von der Unterdorfstrasse zur Trottgasse (nach links);*
- *Voraussichtliche Umzonung des Gewerbegebiets Bodematt zu einer Wohn- und Gewerbezone.*

## 2.2 Ziele, Anforderungen, Voraussetzungen

Die Gemeinden Gipf-Oberfrick und Frick beabsichtigen mit der Erschliessung Nord folgende Ziele:

- *Die Verbesserung der regionalen Erschliessung des Bahnhof Frick für den motorisierten Individualverkehr MIV;*
- *Eine Entlastung des Bahnhofplatzes und der Dammstrasse durch den motorisierten Individualverkehr MIV;*
- *Eine finanzierbare Erschliessungsvariante;*
- *Eine Erschliessung, die möglichst wenig zusätzliche Flächen beansprucht (haushälterischer Umgang mit dem Boden);*
- *Möglichst geringe Eingriffe in das Privateigentum;*
- *Kein Schleichverkehr durch die Wohnquartiere;*
- *Eine sichere, direkte und attraktive Fuss- und Velowegverbindung von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Frick;*
- *Eine Groberschliessung der verschiedenen nicht oder ungenügend erschlossenen Bauzonenflächen im nördlichen Gemeindegebiet von Gipf-Oberfrick (Gewerbegebiet Meliofeed, Bodematt, Gebiet unterhalb der Gruhalde, Unterdorf, Dörmattrai).*

Anforderungen der Gemeinde Gipf-Oberfrick an das Bahnhofsgebiet:

- *Personenunterführung beim Bahnhof Frick von der Nordseite her;*
- *Neue Park+Ride Anlage an der Nordseite des Bahnhofs Frick;*
- *Neue Veloabstellplätze an der Nordseite des Bahnhofs Frick.*

Die kantonalen Fachstelle und die SBB haben für die Norderschliessung folgende Voraussetzungen gestellt:

- *Linienführung der Erschliessungsstrasse möglichst innerhalb Baugebiet;*
- *Benützung des Trasses der SBB-Abstellgleise;*
- *Berücksichtigung des Hochwasserschutzes;*
- *Ausgleichsmassnahmen für benötigter Gewässerraum und Waldflächen;*
- *Anschluss an die Kantonsstrasse.*

Das Areal „Bahnhof“ in Frick ist im Richtplan Kapitel S 1.9 als Wohnschwerpunkt (WSP) eingetragen, jedoch ist eine Einzonung des Gebiets Lieberstell / Bodematt von Gipf-Oberfrick in den nächsten 15 bis 20 Jahren nicht vorgesehen (Quelle: Aktennotiz, Senn AG, Februar 2018). An der Aufwertung des Bahnhofgebietes und deren vielfältigen Nutzung besteht ein kantonales Interesse (Quelle: Grundlagen und Hinweise, Departement BVU, 2016).

Im folgenden Bericht wird eine umfassende Interessenabwägung mit Einbezug der betroffenen Akteure und verschiedenen Interessen vorgenommen.

## 2.3 Grundlegendaten

Für die Beurteilung der Varianten lagen die unter dem Kapitel 8 Literaturverzeichnis aufgeführten Quellen wie Pläne, Berichte und Protokollauszüge zur Verfügung.

Während der Ausarbeitung des Variantenvergleichs wurden zudem die Gespräche mit dem Familienbetrieb Hinden (Holzspalterei), der Meliofeed AG und der kantonalen Fachstelle für Raumentwicklung, Herr Candinas, gesucht. Ihre Anliegen und Ansichten sind in die Beurteilung der Varianten eingeflossen und sind zudem dem Bericht im Anhang beigelegt.

Es wird darauf hingewiesen, dass mit der SBB bezüglich der zu ersetzenden SBB-Abstellgleise kein Gespräch stattgefunden hat. Daher sind die Bedürfnisse und Planungsabsichten der SBB für den Bahnhof Frick und die Abstellgleisanlagen in einem nächsten Schritt definitiv zu klären.

## 3 Beschrieb und Vergleich der Erschliessungsvarianten

### 3.1 Beurteilungsmethode

#### Argumenten-Abwägung

Damit die ausgearbeiteten Varianten der letzten 10 Jahren miteinander verglichen und beurteilt werden können, werden sie mit einer „Argumenten-Abwägung“ anhand identischer Kriterien gegenübergestellt. In der beigelegten Variantenbeurteilung im Anhang 9.2 sind die einzelnen Kriterien und die Beurteilungen der Varianten 1. „Dammstrasse Lang“, 3A. „Müligass T-Kreuzung“, 3B. „Müligass Kreisel“, 4A. „Mitte Kreisel“, 4B. „Mitte Kreisel mit Unterdorf“ und 6. „Müligass – Bodematt T-Kreuzung“ einsehbar. Die 2. Variante „Häfliger-Meliofeed“ und 5. „Dammstrasse Kurz T-Kreuzung“ werden in der Argumenten-Abwägung nicht aufgeführt, da sie gemäss heutigem Beurteilungsstand nicht realisierbar sind.

Die Beurteilung der einzelnen Varianten und Kriterien erfolgt nach folgendem System:

|    |   |              |
|----|---|--------------|
| ++ | = | sehr positiv |
| +  | = | positiv      |
| 0  | = | ausreichend  |
| -  | = | negativ      |
| -- | = | sehr negativ |

Auch die als positiv beurteilten Erschliessungsprojekte benötigen die Zustimmung der übergeordneten Fachstellen und sollten vor einer detaillierteren Ausarbeitung mit den kantonalen Behörden vorbesprochen werden. Dabei scheinen die positiv beurteilten Varianten am ehesten umsetzbar zu sein.

In der Tabelle „Variantenbewertung mit Optimierungen“ werden die einzelnen Erschliessungsvarianten miteinander verglichen.

#### SWOT-Analyse

Im Bericht werden die einzelnen Varianten anhand einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) mit Stichworten beurteilt. Dabei wird in einem groben Überblick ersichtlich, wo die Vor- und Nachteile der Erschliessungsvarianten sind.

#### Kostenvergleich

In einer Übersichtstabelle werden alle Kosten, die durch den Bau einer Erschliessungsstrasse entstehen aufgelistet und gegenübergestellt. Als Grundlagen für den Kostenvergleich der einzelnen Varianten dienen der Technische Kurzbericht aus dem Jahr 2008, Koch + Partner, die Kostenschätzung von Koch + Partner, sowie die Kostenschätzung / Kostenvergleich der Varianten, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 2013.

Es gilt zu berücksichtigen, dass es sich um eine Grobkostenschätzung handelt. Abklärungen bezüglich Kostenfolgen aufgrund von einer verbreiterten Tunnelunterführung etc. wurden bei der SBB nicht gemacht. Hohe Kosten verursachen bei allen Varianten die Kunstbauten und Anlagen der SBB. Bei der Kostenschätzung der SBB Arbeiten und Bauten handelt es sich um grobe Kostenannahme, welche vor rund 10 Jahren eruiert wurden.

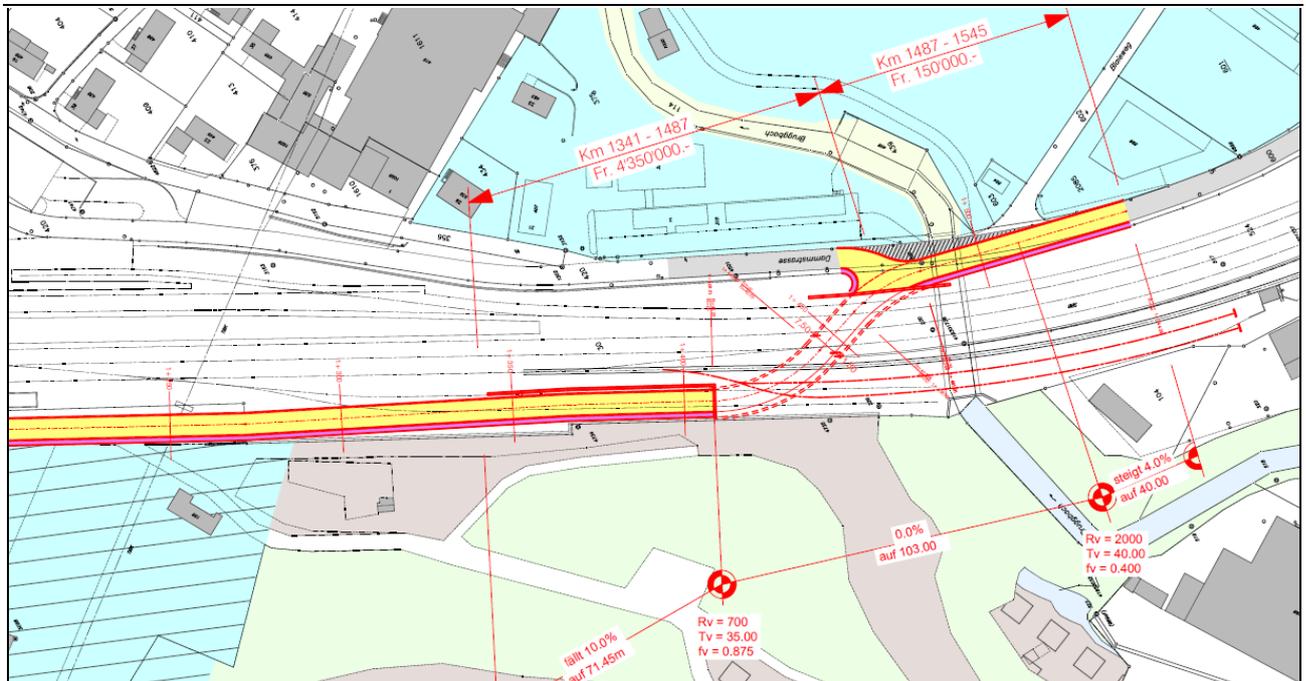
## 3.2 1. Variante „Dammstrasse Lang“ (2008)

### 3.2.1 Kurzbeschreibung

Diese Erschliessungsvariante befindet sich ausschliesslich auf dem Gemeindegebiet von Frick. Von der südlichen Dammstrasse her soll ein 60 m langer Tunnel unter der SBB-Bahnlinie durch an die nördliche Bahnseite zum Abstellgleis der SBB geführt werden. Der Tunneldurchstoss soll im Bereich des Bruggbachs erfolgen.

Die Strasse wird nordseitig entlang der bestehenden Stützmauer und der stillgelegten Gleisanlage der SBB über das Grundstück der Tonwerke Keller zur Brücke am Weiherweg geführt.

Die Fahrbahn weist eine Breite von rund 7.50 m und ein einseitiges Trottoir von 1.50 m auf. Die Führung des Radverkehrs ist in den Unterlagen nicht beschrieben worden, man geht jedoch davon aus, dass dieser mittels Radstreifen auf der Strasse geführt werden soll. Das neue Strassengefälle beträgt an der Nordseite zwischen Tunnelausfahrt und Gleistrasse 10 % auf 71.45 m, was eine starke Neigung entspricht (vgl. J.B., Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).



Planausschnitt: Situation 1:1'000, „Dammstrasse Lang“ (2008).

Diese Erschliessungsvariante wurde zudem mit einem Kreisels beim Knoten Dammstrasse - Landstrasse erweitert. Die Variante mit Kreisels wird nicht weiter beurteilt, da diese aufgrund der kantonalen Interessen und Verkehrsbelange als nicht umsetzbar beurteilt wird.

### 3.2.2 Optimierungen und Plausibilität

Als Optimierung wird ein zusätzlicher Fuss- und Radweg (Parz. Nr. 102) vom Gebiet Unterdorf / Bodematt zur neuen Erschliessungsstrasse (ehemaliges Abstellgleis SBB) vorgeschlagen, damit die Verbindung für den Langsamverkehr von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Frick Nord attraktiver, sicherer und direkter wird.



|   |                   |
|---|-------------------|
| Total Projektierung/Bauarbeiten SBB           | 6'613'000         |
| Total Liegenschaften / Landerwerb             | 1'719'000         |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>19'364'000</b> |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“.

In die Grobkostenschätzung (Anhang 9.3) wurde der Strassenbau, die technischen Arbeiten, die Kunstbauten der neuen und verbreiterten SBB-Bahnunterführung eingerechnet, wie auch der Trasseebau der zu ersetzenden SBB-Abstellgleisanlage beim Areal Meliofeed AG, der Landerwerb sowie der zusätzliche Fuss- und Radweg.

Bei der Kostenschätzung der SBB handelt es sich um grobe Kostenschätzungen, welche vor 10 Jahren erhoben wurden.

### 3.2.4 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Erschliessungsvariante 1. „Dammstrasse Lang“ mit T-Kreuzung Dammstrasse – Landstrasse inkl. Fuss- und Radweg eruiert.

| Stärken   | Schwächen   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum wird nicht tangiert;</li> <li>▪ Hauptsächlich innerhalb Bauzonen (Fuss-und Radweg);</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof realisierbar;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer)</li> <li>▪ Flächensparende Erschliessung, Linienführung auf bestehenden Strassenparzellen;</li> <li>▪ Kaum Eingriff ins Privateigentum (Helfina);</li> <li>▪ Kein Schleichverkehr und zusätzliche Immissionen in Wohnquartieren;</li> <li>▪ Mit zusätzlichem Fuss- und Radweg Bodematt sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindung zum Bahnhof</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Waldrodung wegen (Fuss-und Radweg Bodematt);</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten hoch;</li> <li>▪ Hauptsächlich auf Gemeindegebiet Frick;</li> <li>▪ Nördliches Gebiet Bodematt / Gruhalde wird nicht grob erschlossen.</li> <li>▪ Keine Entlastung der Dammstrasse und jedoch keine optimale Verkehrsführung entlang Verkehrsachsen</li> </ul> |
| Chancen   | Risiken   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert;</li> <li>▪ Standortsicherung der Betriebe Hinden / Meliofeed AG.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine finanzielle und verkehrstechnische Einigung mit Gemeinde Frick;</li> <li>▪ Keine verkehrstechnische Entlastung der Dammstrasse kann zu Konflikten im Strassenabschnitt führen (Post/Trivet).</li> </ul>  |

Gesamtheitlich weist die Variante 1. „Dammstrasse Lang“ mehr Stärken und Chancen als Schwächen und Risiken auf.

### 3.2.5 Beurteilung „Dammstrasse Lang“ mit Fuss- und Radweg

Diese 1. Variante „Dammstrasse Lang“ wurde mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen. Zur Beurteilung wurden die übergeordneten und kommunalen Kriterien zusammengetragen und beurteilt (Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierungen).

#### Beurteilung kantonale Kriterien

Bei der 1. Variante „Dammstrasse Lang“ werden kaum übergeordnete kantonale Interessen tangiert. Mit der Strassenlinienführung werden weder der „Gewässerraum“, noch die Landwirtschaftszone berührt. Einen minimalen Abzug gibt es aufgrund der Verkehrssicherheit bei der Einmündung in die Dammstrasse und dem möglichen Konfliktpotenzial durch den Mehrverkehr in diesem Strassenabschnitt (ÖV, Fussgänger, MIV, Radfahrer), sowie der „Waldrodung“ für die Fuss- und Radwegverbindung. Der zusätzliche Fuss- und Radweg als Option, tangiert gering die Landwirtschaftszone.

*„Die neue Erschliessungsstrasse muss gestützt auf die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes und der sehr restriktiven Bundesgerichtspraxis innerhalb der Bauzonen realisiert werden.“*

*„Hochwasserschutzmassnahmen wären so umzusetzen, dass das austretende Wasser wieder zurück in den Bach fliesen kann“. (Grundlagen und Hinweise, BVURO, 2016)*

*„Die Linienführung bei der Einmündung in die Dammstrasse muss aufgrund der Sichtweiten, Einmündungsradien angepasst werden“. (Belloli; Kostenvergleich der Varianten, 2013)*

*„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen. Die Bewilligungsfähigkeit der Rodung kann erst im Rahmen der Vorprüfung der Teilzonenänderung der Nutzungsplanung beurteilt werden. In den Unterlagen sind öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen (Interessenabwägung)“. (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016)*

Weitere kantonale Interessen im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung werden mit einer T-Kreuzung beim Knoten Dammstrasse-Landstrasse nicht tangiert.

#### Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele

Bei den kommunalen Kriterien und Zielen schneidet die 1. Variante „Dammstrasse Lang“ positiv ab.

Ein „Schleichverkehr in den Wohnquartieren“ findet bei dieser Variante nicht statt und wird somit als positiv beurteilt.

Mit der Option eines ergänzenden Fuss- und Radweges ist diese Variante in Bezug auf das Kriterium „sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindung“ ebenfalls vorteilhaft.

Die Kriterien „Erschliessung MIV zum Bahnhof“ und „Eingriffe ins Privateigentum“ werden positiv bewertet. Es entstehen keine einschneidenden „Eingriffe ins Privateigentum“ von Dritten. Einzig die Option Fuss- und Radwegverbindung im Gewerbegebiet Bodematt weist einen minimalen Eingriff ins Privateigentum auf. Die Strassenführung erfolgt hauptsächlich auf bestehenden Strassen- und Verkehrsflächen im Gemeindegebiet Frick, sowie auf dem SBB-Areal und Tonwerkareal Keller. Daher ist der haushälterische Umgang mit der Ressource Boden vorteilhaft.

Die „Erschliessung des nördlichen Gemeindegebiets Bodematt, Liebergstell, Unterdorf“ wird mit dieser Variante nicht tangiert und muss aber zusätzlich kommunal gelöst werden.

Mit dieser Variante wird eine „Entlastung des Bahnhofplatzes“, jedoch nicht der Dammstrasse, durch den motorisierten Verkehr erzielt. Deshalb wird dieses Kriterium aufgeführt.

Das Kriterium „Finanzierbarkeit“ wird aufgrund der hohen Kosten negativ beurteilt. Mit insgesamt rund 18.5 Mio. Fr. Realisierungskosten ist diese Variante teuer. Die SBB-Unterführung und die Erweiterungen der Abstellgleise machen einen hohen Kostenfaktor aus (Anhang 9.3; Kostenvergleich der Varianten).

### **3.2.6 Fazit**

Die Realisierung der Variante „Dammstrasse Lang“ ist möglich, wenn die Gemeinde Frick aus finanzieller und verkehrstechnischer Sicht der Erschliessung zustimmt.

Für eine attraktive, sichere sowie direkte Fuss- und Radwegverbindung von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof sollte ein zusätzlicher Langsamverkehrsweg erstellt werden.

Die 1. Variante „Dammstrasse Lang“ schneidet im Gesamtvergleich aller Varianten positiv ab (Anhang 9.2: Variantenbeurteilung mit Optimierung).

Die Erschliessungsstrasse wird grundsätzlich als realisierbar beurteilt. Es wird empfohlen, dass detailliertere Abklärungen mit den betroffenen Behörden und Drittpersonen vorgenommen werden.

### 3.3 2. Variante „Häfliger - Meliofeed“ (2008)

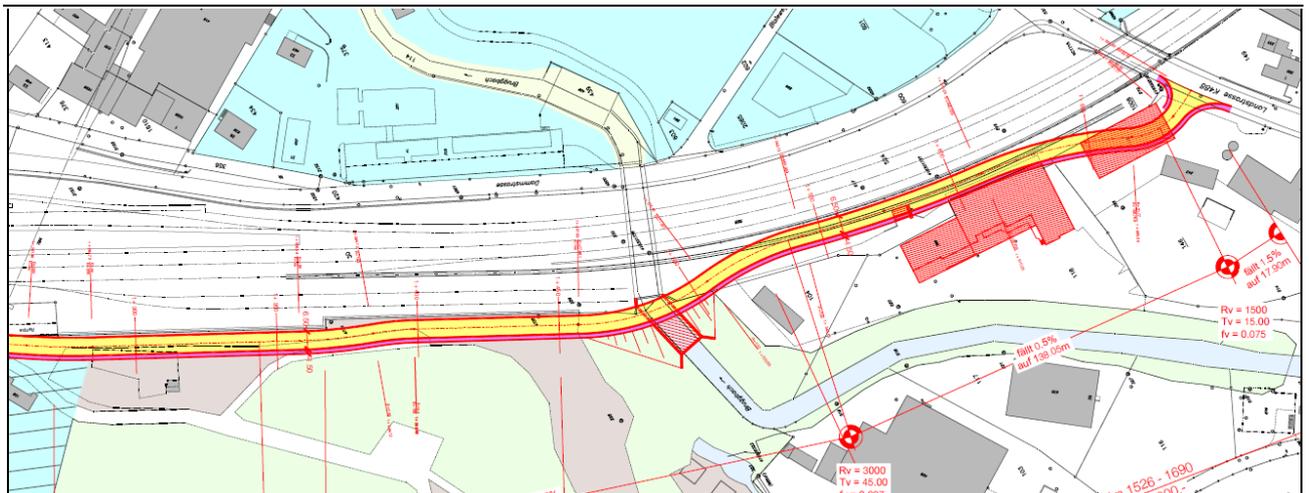
#### 3.3.1 Kurzbeschreibung

Die 2. Variante „Häfliger – Meliofeed“ soll nordseitig des Bahntrassees von der Landstrasse (K488) mittels T-Kreuzung bis zum Weiherweg in Frick geführt werden. Direkt nach der Bahnunterführung Landstrasse soll eine Kreuzung realisiert werden und die Erschliessungsstrasse entlang der Bahngleise zum Bahnhof Frick führen. Die neue Strasse wird zwischen der Gleisanlage der SBB, dem Schopf Hinden und dem Firmengebäude Meliofeed AG, über den Bruggbach zu den Anschlussgleisanlage der SBB entlang der Stützmauer, zum Bahnhof geführt.

Dafür muss eine neue Brücke über den Bruggbach erstellt, ein Teil des Firmengebäudes Meliofeed AG und der Abstellgleisanlage der SBB rückgebaut werden. Ebenfalls muss der Schopf auf dem Grundstück des Familienbetriebs Hinden rückgebaut werden.

Die Erschliessungsstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 6.50 m (zwei Richtungsverkehr) und ein einseitiges Trottoir von 1.50 m Breite auf.

Die Führung des Radverkehrs ist in den Unterlagen nicht beschrieben worden, es ist jedoch davon auszugehen, dass dieser mittels Radstreifen auf der Strasse geführt wird (vgl. J.B., Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).



Planausschnitt: Situation 1:1000, „Häfliger – Meliofeed“, 2008.

#### 3.3.2 Realisierbarkeit

Die Realisierbarkeit dieser 2.Variante wird als nicht möglich beurteilt, da der Betrieb der Meliofeed AG am Standort bestehen bleiben wird, wie auch der Betrieb der Familie Hinden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit an der Landstrasse, ist zudem mit keiner kantonalen Zustimmung zu rechnen.

#### 3.3.3 Fazit

Diese Erschliessungsvariante wird verworfen und gemäss heutigem Wissensstand als nicht realisierbar beurteilt.

### 3.4 3A. Variante „Müligass T-Kreuzung“ (2008)

#### 3.4.1 Kurzbeschreibung

Die Erschliessungsvariante „Müligass T-Kreuzung“ wurde erstmal im Jahr 2008 entworfen. Gemäss dieser Variante soll die Erschliessung vom Knoten Müligass – Landstrasse - Gerenweg mittels T-Kreuzung zum Gewerbegebiet Bodematt geführt werden. Entlang des Bruggbachs soll die Strasse über das Grundstück der Meliofeed AG und Hinden und mit einer Brücke über den Bach oberhalb des Trassees der Abstellgleise SBB geführt werden. Die Strasse führt oberhalb der Abstellgleise der SBB über das Landwirtschaftsland und mündet in den Weiherweg.

Über den Bruggbach führen zwei Brücken, die eine in der Länge von 60 m in Richtung Bahnhof und die andere zur Unterdorfstrasse mit einer Länge von ca. 25 m.

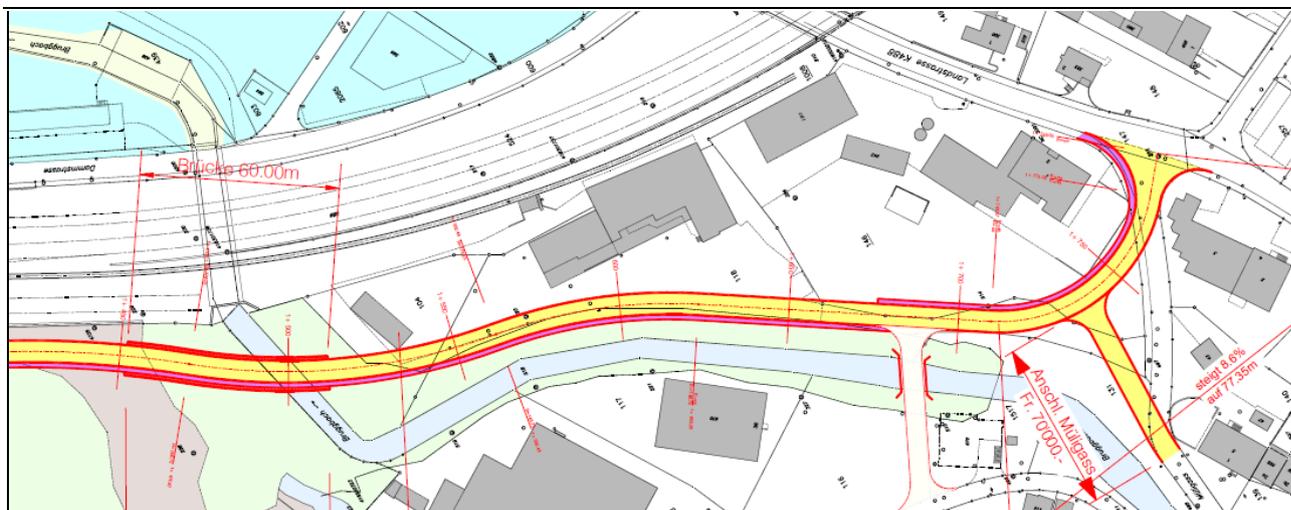
Der Anschluss zur Müligass wird als T-Kreuzung erneuert und an die Strassenführung der Norderschliessung angepasst.

Die Erschliessungsstrasse weist eine Breite von 6.50 m und ein wechselseitiges Trottoir mit einer Breite von 1.50 m auf.

Die Trottgass-Brücke bleibt entweder als Fuss- und Radwegübergang bestehen und wird saniert oder rückgebaut. Die neue Brücke Unterdorf ersetzt grundsätzlich die Trottgass-Brücke für den motorisierten Verkehr.

Beim Knoten Landstrasse - Müligass - Gerenweg ist eine T-Kreuzung geplant, welche den Anforderungen der LKW-Fahrzeuge (Anlieferung Meliofeed AG) und Erschliessung zum Bahnhof gerecht wird.

Entlang des Bruggbachs solle die Strasse über das Grundstück der Meliofeed AG geführt und mit einer Brücke über den Bach auf Fricker Boden und zum Weiherweg weitergeführt werden (vgl. J.B., Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).



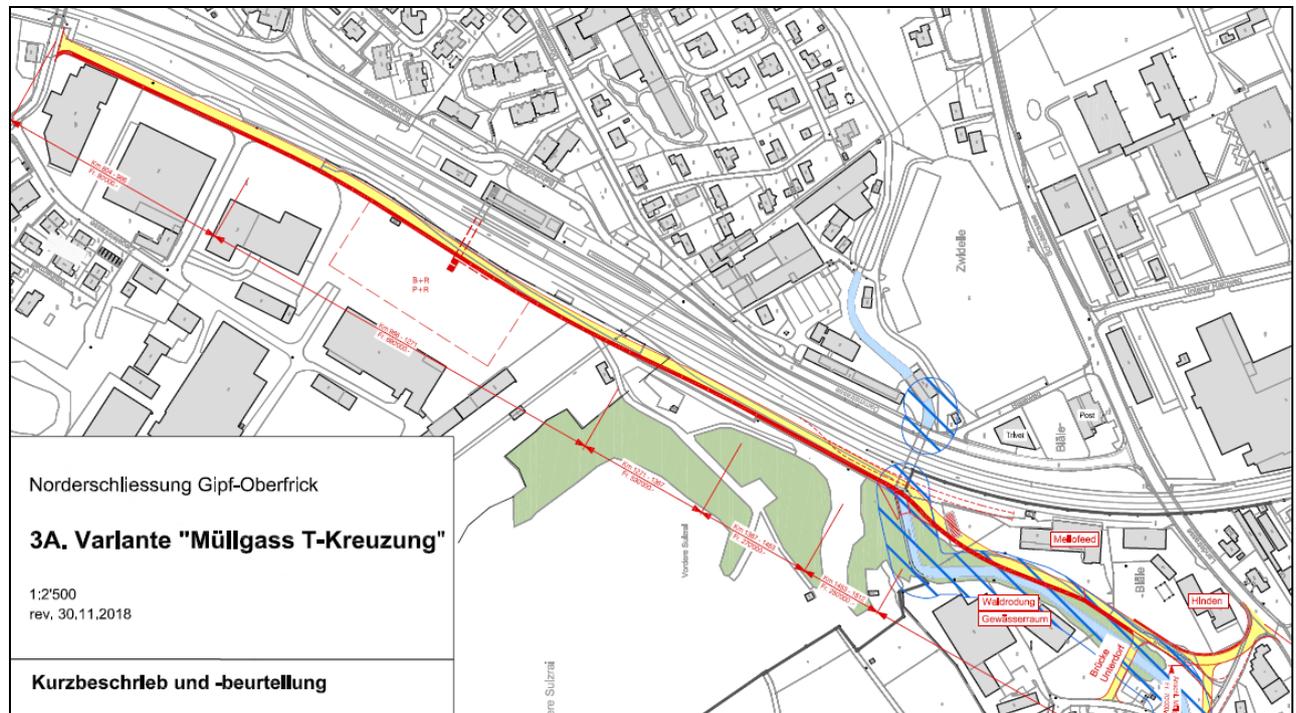
Planausschnitt: Situation 1:1000, „Müligass T-Kreuzung“, 2008.

#### 3.4.2 Optimierungen und Plausibilität

Die Strassenführung über das Naturschutzgebiet ausserhalb Bauzone und mit einem Höhenunterschied von rund 10 m, zwischen dem Areal Meliofeed AG und dem Naturschutzgebiet Vordere Sulzrai, wird die Strecke für den Langsamverkehr unattraktiv. Zudem ist das Naturschutzgebiet betroffen. Diese Strassenführung ist so kaum realisierbar und sollte verlegt werden.

Diese Erschliessungsvariante wurde so optimiert, dass die Strasse via Damm über den Bruggbach zu den alten SBB-Abstellgleisanlagen geführt wird. Im Weiteren wurde die Strasse auf dem Areal der Meliofeed AG

in Richtung Bach verschoben. Die Meliofeed AG benötigt für die Erweiterungsabsichten eine zweite Verla-  
derampe und die heute vorhandenen Verkehrsflächen auf dem Areal. Die Strassenführung wurde deshalb  
in diesem Bereich mehr in Richtung Bruggbach verschoben, so dass die Strasse über das Bachbett zu liegen  
käme. Der Höhenunterschied beträgt so zwischen den Abstellgleisanlagen der SBB AG und dem Areal der  
Meliofeed AG nur ca. 5 m.



Planausschnitt: Situation 1:2'500, „Müligass T-Kreuzung“ (2018).

Eine Verschiebung der Strasse in den Gewässerraum und der damit betroffenen Waldrodung ist mit den  
kantonalen Fachstellen zu klären.

Im Variantenvergleich und in der Kostenschätzung wird die optimierte Erschliessungsvariante beurteilt.

### 3.4.3 Kostenschätzung

Die grobe Kostenschätzung der 3A. Variante „Müligass T-Kreuzung“ 2008 basiert auf der Kostenschätzung  
der Koch + Partner, Jahr 2008, welche ergänzt und vervollständigt wurde.

Die Kostenschätzung (Anhang 9.3; Kostenvergleich der Varianten) wird bei den Erschliessungsvarianten  
über den ganzen Strassenabschnitt (Landstrasse K488 - Müligass bis zum Weiherweg in Frick) berechnet.

Kurzzusammenfassung der Grobkostenschätzung:

| Abschnitte / Teilstücke/Planungsschritte      | Kostenschätzung (± 15%) CHF |
|---|-----------------------------|
| Total Strassenbau                             | 2'843'500                   |
| Total Kunstbauten                             | 2'611'000                   |
| Total Projekte & Bauarbeiten SBB              | 5'980'000                   |
| Total Liegenschaften & Landerwerb             | 3'801'000                   |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>15'235'500</b>           |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“

Die Kosten für die Realisierung der Norderschliessung sind im Vergleich zu den anderen Varianten relativ kostengünstig. Die Berechnung wurde vervollständigt mit den Kosten des Landerwerbs und der Kunstbauten Brücke Bruggbach, der Dammverbreiterung, sowie den SBB Bauarbeiten.

Die Kostenschätzungen der SBB wurden vor rund 10 Jahren ermittelt, welche daher mit Vorsicht zu betrachten sind.

### 3.4.4 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Erschliessungsvariante 3A „Müligass T-Kreuzung“ beurteilt:

| Stärken   | Schwächen   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerhalb Bauzonen;</li> <li>▪ Keine kantonalen Verkehrsbelange betroffen (Knoten Müligass-Landstrasse);</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof realisierbar;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer) sowie Dammstrasse;</li> <li>▪ Gute Anbindung Fuss- und Radverkehr an Bahnhof Frick;</li> <li>▪ Nördliches Gebiet Bodematt / Gruhalde wird mit Brücke Unterdorf erschlossen;</li> <li>▪ Kaum Schleichverkehr durch das Wohnquartier.</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten niedrig;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum stark betroffen;</li> <li>▪ Waldrodung betroffen;</li> <li>▪ Eingriffe in Privateigentümer; Meliofeed AG und Familienbetrieb Hinden (Abbruch best. Objekte und Betriebseinschränkungen);</li> <li>▪ Flächensparende Erschliessung, hauptsächlich auf best. Verkehrsflächen realisiert.</li> </ul> |
| Chancen   | Risiken   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert für zukünftige Entwicklung des Areals;</li> <li>▪ Standorterhalt der Betriebe Hinden / Meliofeed AG.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund des Eingriffs ins Privateigentum ist allenfalls mit Widerstand der Familie Hinden zu rechnen (Rechtsverfahren);</li> <li>▪ Zeitliche Verzögerungen aufgrund Rechtsverfahren;</li> <li>▪ Kann Schleichverkehr in Wohnquartieren auslösen, durch Ausbau Müligass und Unterdorf-Brücke.</li> </ul>       |

Diese Erschliessungsvariante weist mehr Stärken als Schwächen auf. Die Chancen und Risiken sind ausgeglichen. Die Risiken sind zeitlich und finanziell kaum absehbar.

### 3.4.5 Variantenbeurteilung „Müligass T-Kreuzung“

Die Variante 3A „Müligass T-Kreuzung“ wurde mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen.

Die detaillierte Beurteilung ist im Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierungen aufgeführt.

#### Beurteilung kantonale Kriterien

Diese Variante tangiert einige übergeordnete kantonale Interessen wie den Gewässerraum und die Waldrodungen relativ stark, so dass diese Kriterien negativ beurteilt werden.

„Die Erschliessung ist innerhalb der Bauzonen zu realisieren“ (Grundlagen und Hinweise, BVURO, 2016). Kann dies nicht ermöglicht werden, muss die entsprechende Landfläche eingezont und an einem anderen Ort dieselbe Fläche ausgezont (Flächenausgleich) werden (vgl. Aktennotiz Büro Senn AG, BVURO, 2018).

„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen. Die Bewilligungsfähigkeit der Rodung kann erst im Rahmen der Vorprüfung der Teilzonenänderung der Nutzungsplanung beurteilt werden. In den Unterlagen sind öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen (Interessenabwägung)“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016).

„Die Linienführung über die Parzelle Nr. 118 erscheint aus Sicht des Bruggbachs nicht ideal, da diese Erschliessungsstrasse sehr nah an den Bruggbach heranführen würde.“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016).

Der Gewässerraum wird bei den Parzellen Nrn. 118 und 104 der Meliofeed AG stark tangiert. Der Gewässerabstand muss gemäss Bundesgesetzgebung eingehalten werden (vgl. Aktennotiz Büro Senn, 2018 und Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016).

Gemäss der „Leistungsberechnung des Knotens K488 / Müligass / Gerenweg“ aus dem Jahr 2011 ist ein Knoten mit „Kein Vortritt“ und ohne Abbiegespuren ausreichend (vgl. B+P, Leistungsberechnung, 2011).

*Gemäss Schreiben vom 12.03.2012 des Departements BVU, Abt. Verkehr konnte die Sektion Verkehrsplanung eine Stellungnahme zur Bewilligungsfähigkeit eines Kreisels bei der Kreuzung Müligass nicht abgeben.*

Die Variante „Müligass T-Kreuzung“ ist aufgrund der kantonalen Stellungnahme „Grundlagen und Hinweise“ aus dem Jahr 2016 vorteilhafter als die Variante „Müligass Kreisel“.

Mit den Ausbauabsichten der Meliofeed AG und des Betriebs Hinden verschärfen sich die engen Platzverhältnisse auf den Grundstücken Nr. 118 und 146 zusätzlich.

Eine Weiterverfolgung der Variante 3A „Müligass T-Kreuzung“ ist möglich, wenn die kantonalen Fachstellen der Strassenführung direkt über dem Bach und einer Waldrodung zustimmen können. Dies gilt es mit den betroffenen Fachstellen und einer umfassenden Interessensabwägung festzulegen.

### **Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele**

Bei den kommunalen Kriterien schneidet die Variante 3A „Müligass T-Kreuzung“ beim „Eingriff ins Privateigentum“, sowie bei der „Finanzierbarkeit“ negativ ab.

Diese Linienführung der Erschliessungsstrasse erschwert den zukünftigen Weiterbestand der Betriebe Meliofeed AG und schränkt den Betrieb der Familie Hinden enorm ein. Der für die Betriebe benötigte Platz für die LKW-Anlieferungen und Manövriertflächen, PW-Parkplätze und den Lagerplatz werden minimiert (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed, 2018). Im Weiteren muss für den Lagerraum der Meliofeed ein Ersatzstandort auf dem Areal angeboten werden können.

Die Meliofeed AG wie auch der Familienbetrieb Hinden wollen ihren Standort beibehalten und ausbauen. Die Strassenführung ist daher so zu planen, dass die beiden Betriebe möglichst wenig eingeschränkt werden (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed, 2018).

Die Fuss- und Radwegverbindung wird als direkt und sicher beurteilt. Das Areal der Meliofeed AG ist aus Sicherheitsgründen mit einer Abgrenzung (Einfriedung) zu versehen.

Das nördliche Gemeindegebiet Bodematt und Unterdorf wird mit der neuen Brücke Unterdorf ausreichend erschlossen.

Damit kein zusätzlicher „Schleichverkehr durch die Wohnquartiere“ entsteht, sollten bei der Unterdorfstrasse und Müligass verkehrstechnische Massnahmen vorgesehen werden. Der Familienbetrieb Hinden wird mit der neuen Erschliessungsstrasse zusätzlichen Immissionen, hauptsächlich von Südwesten, ausgesetzt.

Eine verkehrliche Mehrbelastung wird auf der Unterdorfstrasse verursacht, da der motorisierte Verkehr nicht mehr über die Trottgass-Brücke, sondern über die neue Brücke Unterdorfstrasse verkehrt. Aufgrund der Umlegung des Verkehrs nimmt die Belastung der Müliggass ab.

Auf der neuen Erschliessungsstrasse Nord muss aufgrund der Verkehrsumlagerung (von Dammstrasse zur Müliggass) mit zusätzlichen rund 2'900 Fahrzeugen / Tag gerechnet werden (vgl. B+P, Verkehrserhebung, 2009). Die „Entlastung der Dammstrasse und des Bahnhofplatzes“ ist daher erfreulich.

Die „Erschliessung zum Bahnhof Nord für den MIV“ wird mit dieser Variante gewährleistet.

Die Landstrasse (K488) und die Müliggass sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz als Wege von nationaler Bedeutung eingetragen. Gemäss dem Masterplan Kernzone Gipf-Oberfrick soll der Strassenraum bei der Kreuzung Müliggass-Landstrasse aufgewertet werden. Allenfalls kann die bestehende Linienführung auf der Müliggass auch beibehalten werden, wenn mit den kantonalen Fachstellen eine Einigung erzielt werden kann.

Die neue Erschliessungsstrasse wird als flächensparend beurteilt.

Die Finanzierung mit rund CHF 15,2 Mio. (Anhang, 9.3; Kostenvergleich der Varianten) schneidet im Vergleich zu den anderen Varianten eher kostengünstig ab.

### **3.4.6 Fazit**

Die optimierte Variante „Müliggass T- Kreuzung“ wird zum heutigen Zeitpunkt als realisierbar eingestuft, wenn eine Einigung mit den kantonalen Behörden bezüglich des Gewässerraums und der Waldrodung sowie den Grundeigentümern gefunden werden kann. Bezüglich des Platzbedarfs bei den Betrieben Meliofeed AG sowie Hinden ist eine Lösung zu finden.

Die Erschliessungsstrasse „Müliggass T-Kreuzung“ wird grundsätzlich als realisierbar beurteilt. Es wird empfohlen, dass detailliertere Abklärungen mit den betroffenen Behörden und Drittpersonen vorgenommen werden.

## 3.5 3B. Variante „Müligass Kreisel“ (2015)

### 3.5.1 Kurzbeschreibung

Die 3. Variante „Müligass Kreisel“ wurde erstmal im Jahr 2008 entworfen, damals war eine T-Kreuzung geplant. Die Variante wurde im Jahr 2015 zu einer Kreiselsvariante umgestaltet.

Die beiden Varianten „Müligass mit Kreisel“ (2015) und „Müligass T-Kreuzung“ werden separat beurteilt aufgrund der unterschiedlichen Knotensituationen bei der Landstrasse und den unterschiedlichen Anbindungen zum Gebiet Unterdorf / Müligass.

Beim Knoten Landstrasse - Müligass - Gerenweg wurde ein ovaler Kreisel mit einem Durchmesser 24 / 27 m geplant.

Die weitere Linienführung der Erschliessungsvariante zum Bahnhof ist identisch mit der Variante Müligass T-Kreuzung (siehe Anhang 9.1: 3B. Variante „Müligass Kreisel“, Übersichtsplan 1:2'500).

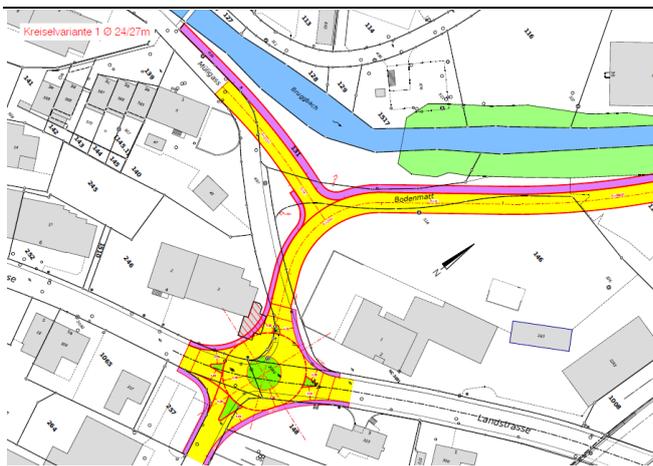
Entlang des Bruggbachs soll die Strasse über das Grundstück der Meliofeed AG geführt werden und mit einer Böschung über den Bruggbach zum Trassee der SBB-Abstellgeleise geführt werden. Für die Überquerung des Bachs wird die bestehende Böschung erweitert.

Die Strasse weist ebenfalls eine Breite von 6.50 m und ein einseitiges Trottoir mit einer Breite von 1.50 m auf.

Für diese Erschliessungsvariante muss das bestehende Gebäude / Lagerhaus auf dem Areal der Meliofeed AG rückgebaut, sowie ersetzt werden. Der Schopfanbau auf der Parzelle Nr. 246 muss dem Kreiselsbau weichen. Der betroffene Gebäudeteil steht nicht unter kommunalem Schutz (BZP 2011), ist jedoch im Perimeter des ISOS.

Die Einmündung zur Strasse Bodenmatt (Meliofeed AG) wird ausgerundet und der Anschluss an die bestehende Müligass wird neu erstellt.

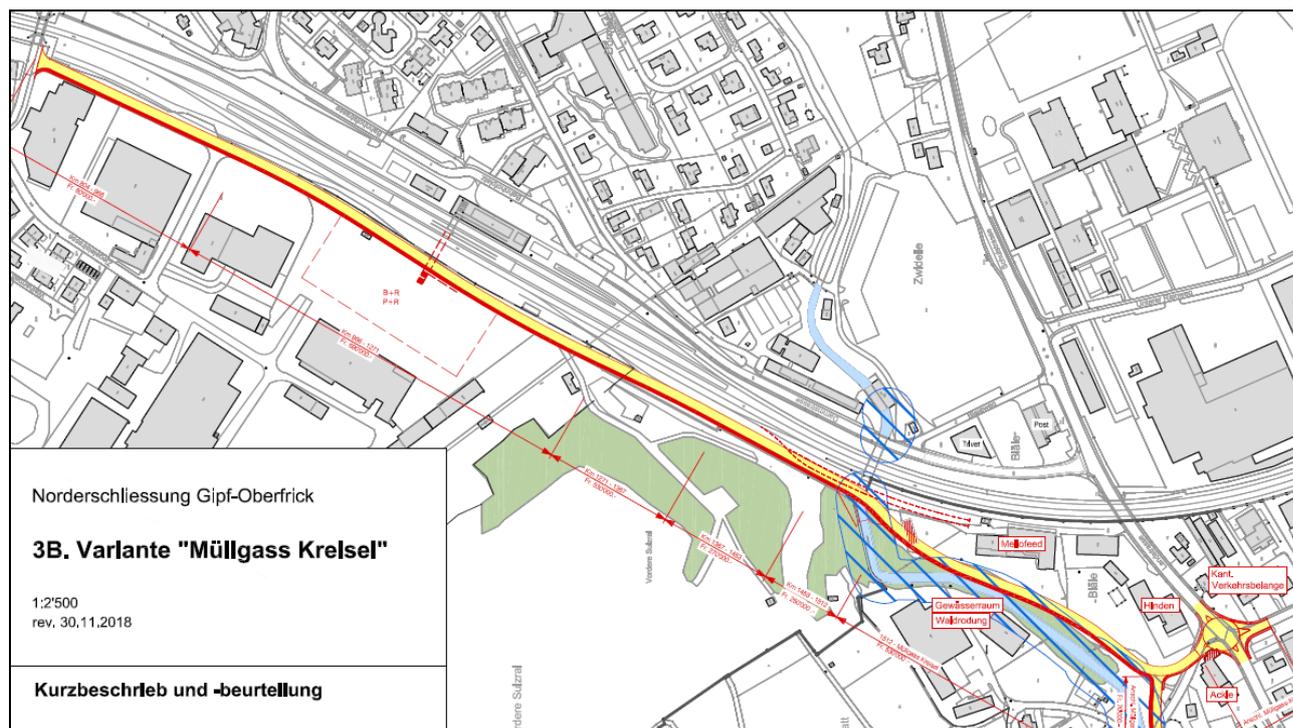
Anstelle einer neuen Brücke für den motorisierten Verkehr soll eine Fussgängerbrücke über den Bruggbach im Bereich der Müligass-Bruggbach-Unterdorfstrasse realisiert werden. Die bestehende Brücke Trottgass wird zusätzlich saniert (vgl. J.B., Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).



Plananschnitt: Situation 1:1000, „Müligass Kreisel“, 2015.

### 3.5.2 Optimierungen und Plausibilität

Die Meliofeed AG benötigt für die Erweiterungsabsichten eine zweite Verladerrampe und die heute vorhandenen Verkehrsflächen auf dem Areal. Die Strassenführung wurde deshalb in diesem Bereich mehr in Richtung Bruggbach verschoben, so dass die Strasse über das Bachbett zu liegen käme.



Planausschnitt: Situation 1:1000, „Müligass Kreisel“, 2018.

Eine Verschiebung der Strasse in den Gewässerraum und der damit betroffenen Waldrodung ist mit den kantonalen Fachstellen zu klären.

Im Variantenvergleich und bei der Kostenschätzung wird die optimierte Erschliessungsvariante behandelt.

### 3.5.3 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung der 3. Erschliessungsvariante „Müligass Kreisel“ (2015) basiert auf den Grundlagen der „Kostenschätzung / Kostenvergleich“ von Belloli Raum- und Verkehrsplanung aus dem Jahr 2013, die ergänzt und vervollständigt wurde.

Die grobe Kostenschätzung (Anhang 9.3; Kostenvergleich der Varianten) wird bei der Variante über den ganzen Strassenabschnitt Landstrasse K488 - Müligass bis Weiherweg in Frick berechnet.

Kurzzusammenfassung der Grobkostenschätzung:

| Abschnitte / Teilstücke/Planungsschritte      | Kostenschätzung (± 15%) CHF |
|---|-----------------------------|
| Total Strassenbau                             | 3'945'000                   |
| Total Kunstbauten                             | 1'639'000                   |
| Total Projekte & Bauarbeiten SBB              | 5'980'000                   |
| Total Liegenschaften & Landerwerb             | 4'007'000                   |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>15'571'000</b>           |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“.

In die Grobkostenschätzung wurden der Strassenbau, die technischen Arbeiten, die Kunstbauten Dammverbreiterung und Fussgängerbrücke sowie der Neubau der Trottgass-Brücke eingerechnet, wie auch der Landerwerb und der Abbruch der bestehenden Objekte auf dem Areal der Meliofeed AG und der Parzelle Nr. 246, Familie Ackle.

Die Bahntechnik, die Stellwerk und Sicherung der SBB und der Neubau der Abstellgleisanlage wurden ebenfalls mitberücksichtigt.

Die Kostenschätzungen der SBB wurden vor rund 10 Jahren ermittelt, welche daher mit Vorsicht zu betrachten sind.

### 3.5.4 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der 3. Erschliessungsvariante „Müligass Kreisel“ aufgezeigt:

| Stärken  | Schwächen  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerhalb Bauzonen;</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof Nord realisierbar;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer) sowie Dammstrasse;</li> <li>▪ Sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindung zum Bahnhof Frick;</li> <li>▪ Kein zusätzlicher Schleichverkehr in Wohnquartieren.</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten eher niedrig;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum betroffen;</li> <li>▪ Waldrodung betroffen;</li> <li>▪ Kant. Verkehrsbelange und Interessen sprechen gegen eine Kreiselvariante [Protokoll Kreiselvariante, 2014]<br/>Überdimensionierter Knoten (Landstrasse – Müligass - Gerenweg), Kosten- vs. Nutzungsverhältnis nicht gegeben;</li> <li>▪ Flächensparende Erschliessung (hauptsächlich auf bestehenden Verkehrsflächen);</li> <li>▪ Nördliches Gebiet Bodematt / Gruhalde wird kaum besser erschlossen;</li> <li>▪ Eingriffe in Privateigentümer; Meliofeed AG und Familienbetrieb Hinden sowie Parz. Nr. 246 (Abbruch best. Objekte und Betriebseinschränkungen).</li> </ul> |
| Chancen  | Risiken  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert für zukünftige Entwicklung des Areals;</li> <li>▪ Standortsicherung der Betriebe Hinden/Meliofeed AG.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der Eingriffe ins Privateigentum ist mit Widerstand von Familie Hinden und Acklin zu rechnen (Rechtsverfahren);</li> <li>▪ Enorme zeitliche Verzögerungen und Kostenfolgen aufgrund Rechtsstreitigkeiten.</li> </ul>   |

Diese Erschliessungsvariante weist mehr Schwächen als Stärken auf. Jedoch werden mehr Chancen als Risiken eruiert. Die Risiken sind zeitlich und finanziell kaum absehbar.

### 3.5.5 Variantenbeurteilung „Müligass Kreisel“

Diese 3. Variante „Müligass Kreisel“ wurde mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen (siehe Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierungen).

#### Beurteilung kantonale Kriterien

Da die 3. Variante einige übergeordnete kantonale Interessen wie den „Gewässerraum“, die „Waldrodungsflächen“ und „kantonalen Verkehrsbelange“ beim Knoten erheblich tangieren, schneiden diese Kriterien negativ ab.

*„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen.“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016)*

*„Die Linienführung über die Parzelle Nr. 118 erscheint aus Sicht des Bruggbachs nicht ideal, da diese Erschliessungsstrasse sehr nah an den Bruggbach heranführen würde.“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016)*

*„Einer Kreisellösung wird seitens Kanton bei der K488 aus verschiedenen Gründen als unrealistisch beurteilt. Die Hauptverkehrsverbindung ist nach wie vor die Schulstrasse. Auch im Interesse der Ortsbildanlagen (Eingangssituation in den historischen Teil von Gipf-Oberfrick mit den wichtigen Gebäuden) wird die Kreisellösung als nicht vertretbar beurteilt.“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016)*

Im Kurzprotokoll vom Januar 2014, als die Kreiselvarianten mit dem Kreisingenieur besprochen wurden, wurde festgehalten, dass eine Kreiselvariante als unverhältnismässig erachtet wird.

Das Ingenieurbüro Ballmer + Partner AG hat im Jahr 2011 die Leistungsfähigkeit des Knotens K488/Müligass/Gerenweg anhand von verschiedenen Knotensituationen (Kreisel, kein Vortritt mit Mehrzweckstreifen und kein Vortritt ohne Abbiegespur) ermittelt. Daraus resultiert, dass der Knoten mit keinem Vortritt und ohne Abbiegespuren ausreichend dimensioniert ist.

Mit einem Mehrzweckstreifen kann die Leistungsfähigkeit marginal angehoben werden. Allerdings können die (nicht grossen) Behinderungen auf der K488 reduziert werden. Mit einer Kreisellösung werden sehr grosse Leistungsreserven generiert, was auch mit einer Überbauung des Gebiets Bodematt nicht ausgeschöpft werden würde (vgl. Leistungsberechnung K488/Müligass/Gerenweg, Ballmer +Partner, 2011).

Die Variante „Müligass Kreisel“ wird aufgrund der kantonalen Stellungnahme „Grundlagen und Hinweise“ aus dem Jahr 2016 negativer beurteilt als die Variante „Müligass T-Kreuzung“.

Im Weiteren ist mit einer Einzonung des Gebiets Liebergstell in den nächsten Jahrzehnten nicht zu rechnen (vgl. Protokoll Senn AG, DBVURO, 2018).

Eine Weiterverfolgung der Variante „Müligass Kreisel“ ist mit weiteren Abklärungen, Interessenabwägungen und einer Kompromissbereitschaften der kantonalen Behörden verbunden.

### **Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele**

Bei den kommunalen Kriterien schneidet die Variante 3B „Müligass Kreisel“ beim „Eingriff ins Privateigentum“, sowie bei der „Finanzierbarkeit“ unerfreulich ab.

Die Eingriffe in das Privateigentum erschweren die Umsetzung dieser Variante. Diese Linienführung hindern den zukünftigen Weiterbestand der Betriebe Meliofeed AG und Familie Hinden. Der für den Betrieb benötigte Platz für die LKW's, PW-Parkplätze, den Lagerplatz der beiden Unternehmen werden reduziert. (vgl. Protokolle Senn AG, Meliofeed und Hinden, 2018).

In der Expertise Verkehrserschliessung Meliofeed AG hat der Geschäftsinhaber aufgezeigt, wieviel Verkehrsflächen für die Anlieferung und das Manövrieren benötigt werden. Bei der weiteren Planung ist dieses Dokument einzubeziehen (vgl. Expertise Verkehrserschliessung Meliofeed AG, 2017).

Die Meliofeed AG wie auch der Familienbetrieb Hinden wollen ihren Standort beibehalten und ausbauen (vgl. Protokolle Senn AG, Meliofeed und Hinden, 2018). Die Meliofeed AG benötigt für die Anlieferung eine zweite Anlieferungsrampe. Für das Magazingebäude auf der Parz. Nr. 104 ist ein Ersatz auf dem Areal der Meliofeed AG anzubieten. Die neue Erschliessungsstrasse wurde deshalb zusätzlich Richtung Bach verschoben (vgl. Protokoll Senn AG, Meliofeed, 2018). Ist dies nicht möglich, muss damit gerechnet werden, dass bei einer Weiterverfolgung dieser Variante die Meliofeed AG rechtlichen Mittel in Anspruch nehmen wird.

Die Fuss- und Radwegverbindung wird bei der Variante „Müligass Kreisel“ als direkt, benutzerfreundlich und sicher beurteilt. Das nördliche Gemeindegebiet wird mit der Sanierung der Brücke Trottgasse und der neuen Langsamverkehrsbrücke für den Fuss- und Radverkehr ausreichend erschlossen.

Ein zusätzlicher Schleichverkehr durch die Wohnquartiere erfolgt bei dieser Variante kaum, so dass die Anwohner nicht mit zusätzlichen Immissionen (Lärm, Gerüche) belastet werden. Einzig der Familienbetrieb Hinden und die Parzelle von Familie Ackle werden mit der neuen Erschliessungsstrasse stärkeren Immissionen ausgesetzt sein. Es wird mit einer Verkehrsumlagerung (Dammstrasse zur Müligass) von rund 2'900 Fahrzeugen gerechnet (vgl. Ballmer+Partner, Verkehrserhebung 2009).

Die Erschliessung wird als gering flächensparend beurteilt.

Die Finanzierungskosten schneidet mit CHF 15,6 Mio. eher günstig ab. Einen hohen Kostenfaktor machen der Strassenbau, der Landerwerb sowie die Bauarbeiten der SBB aus.

### **3.5.6 Fazit**

Die Variante 3B „Müligass Kreisel“ wird als kaum realisierbar beurteilt. Bezüglich der Strassenführung auf dem Areal der Meliofeed AG in Richtung Bach ist mit den kantonalen Fachstellen eine Einigung zu finden und mit einer umfassenden Interessensabwägung zu begründen. Der geplante Kreisel wird aufgrund der kantonalen Stellungnahme als nicht bewilligungsfähig beurteilt. Bezüglich des Platzbedarfs der Betriebe Meliofeed AG, Familie Hinden und dem Grundstück Ackle ist eine Lösung zu finden.

Aufgrund der diversen übergeordneten Interessenskonflikte wie Gewässerabstand, Waldrodung und Knotenausbau, sowie der Interessen der Betriebe Meliofeed AG, Hinden und dem Eigentümer Ackle wird die Realisierbarkeit der Variante als kaum möglich beurteilt.

## 3.6 4A. Variante „Mitte Kreisel“ (2015)

### 3.6.1 Kurzbeschreibung

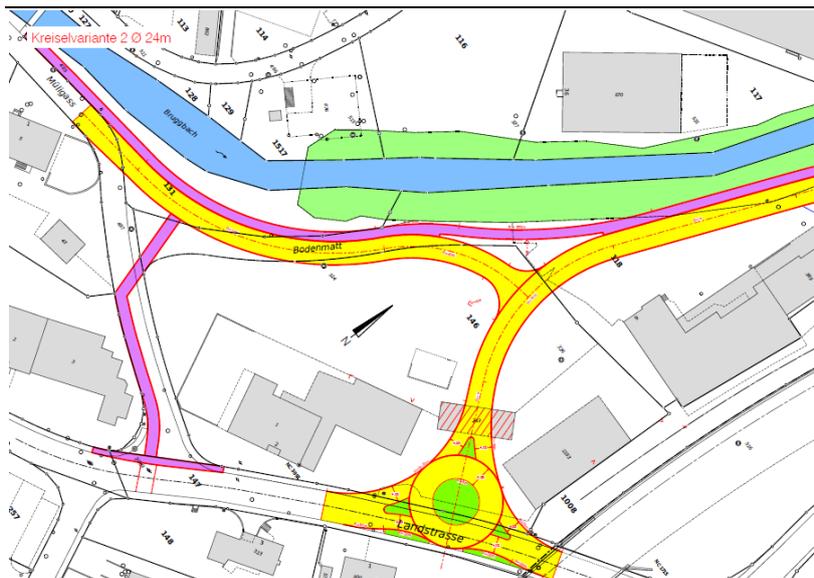
Im Jahr 2015 wurde zusätzlich zu den vorangehenden Erschliessungsvarianten die Variante Mitte Kreisel ausgearbeitet, weil bis dahin keine der vorliegenden Varianten überzeugen konnte (vgl. J.B: Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).

Diese Erschliessungsvariante führt mit einem Kreisel von der Landstrasse (K488), direkt nach der SBB-Bahnunterführung, über den Hofbetrieb der Familie Hinden und das Areal der Meliofeed AG, weiter über die verlängerte Böschung zu den alten SBB Abstellgleisanlagen. Die Norderschliessung führt dann weiter bis zum Weiherweg in Frick (Anhang 9.1; 4A. Variante „Mitte Kreisel“, Übersichtsplan 1:2'500).

Die Norderschliessung führt zwischen dem bestehendem Ökonomiegebäude und dem Maschinenschopf des Betriebs Hinden mit einer Neigung von 8.2% hinunter zum Areal der Meliofeed AG. Damit der Bruggbach überquert werden kann, muss auf ca. 80 m eine Höhendifferenz von 4 m überwunden werden (Neigung 5%) (vgl. J.B: Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).

Der Knoten Landstrasse-Müligass wird aufgehoben und durch einen reinen Fuss- und Radweg ersetzt, welcher zur neuen Müligass-Strasse führt und in diese einmündet. Die sanierte Strasse Müligass und Erschliessungsstrasse verlaufen entlang des Bruggbachs. Die Müligass wird künftig rückwärtig, ab dem Unterdorf über die bestehende Trottgasse-Brücke erschlossen. Die Trottgasse-Brücke wird saniert und bleibt bestehen.

Als Ergänzung wurde eine Fuss- und Radwegverbindung im Gebiet Bodematt, entlang der Bauzonengrenze und durch den Wald bis zur Abstellgleisanlage der SBB, geplant.

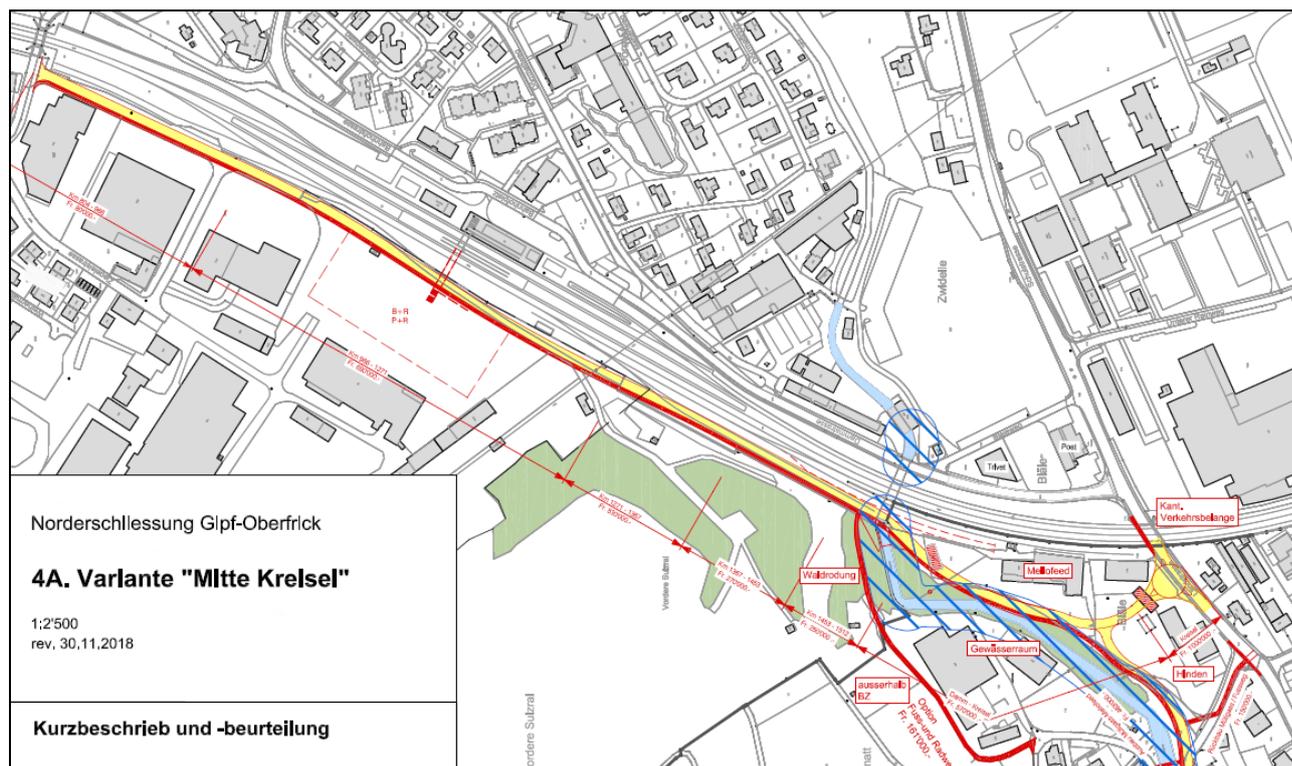


Planausschnitt: Situation 1:500, „Variantenstudie Mitte Kreisel“ (2015).

### 3.6.2 Optimierungen und Plausibilität

Die Meliofeed AG benötigt für die Erweiterungsabsichten eine zweite Verladerampe und die heute vorhandenen Verkehrsflächen auf dem Areal. Die Strassenführung wurde deshalb in diesem Bereich mehr in Richtung Bruggbach verschoben, so dass die Strasse über das Bachbett zu liegen käme.

Zudem wurde diese Variante mit einer Dammverbreiterung über den Bach zu den alten SBB-Abstellgleisen ergänzt. Zusätzlich ist eine Verbreiterung der SBB-Tunnelunterführung eingeplant.



Planausschnitt: Situation 1:500, „Variantenstudie Mitte Kreisel“ (2018).

Die Fuss- und Radwegverbindung im Gebiet Bodenmatt wird als Option beibehalten, wird jedoch nicht in die Variantenbeurteilung einbezogen und wird in der Kostenschätzung als Option eingesetzt. So dass die Varianten besser untereinander verglichen werden können.

### 3.6.3 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung der 4. Erschliessungsvariante „Mitte Kreisel“ basiert auf der angegebenen „Kostenschätzung / Kostenvergleich“ von Belloli 2013. Diese Berechnung wurde ergänzt und vervollständigt, so dass sie über den ganzen Strassenabschnitt von der Landstrasse K488 bis zum Weiherweg in Frick verglichen werden kann.

Kurzzusammenfassung der Grobkostenschätzung:

| Abschnitte / Teilstücke/Planungsschritte      | Kostenschätzung (± 15%) CHF |
|---|-----------------------------|
| Total Strassenbau                             | 4'800'000                   |
| Total Kunstbauten                             | 4'323'000                   |
| Total Projekte & Bauarbeiten SBB              | 5'980'000                   |
| Total Liegenschaften & Landerwerb             | 4'730'000                   |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>19'833'000</b>           |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“.

Die Finanzierungskosten der Norderschliessung „Mitte Kreisel“ liegen im Vergleich zu den anderen Varianten im hohen Bereich.

Die Berechnung wurde vervollständigt mit den Kosten des Landerwerbs, der Kunstbauten Brücken Bruggbach und der Verbreiterung der SBB-Unterführung, der Dammverlängerung über den Bach, dem Ersatz der

Abstellgleisanlage der SBB und den beiden rückzubauenden Gebäuden auf den Arealen Hinden und Meliofeed AG. Die Fuss- und Radwegverbindung wird in der Berechnung als Option aufgeführt.

### 3.6.4 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Erschliessungsvariante „Mitte Kreisel“ beurteilt:

| Stärken  | Schwächen   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerhalb der Bauzonen (ohne Option Fuss- und Radweg);</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof Nord realisierbar;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer) und Dammstrasse;</li> <li>▪ Sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindung zum Bahnhof Frick.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum ist betroffen;</li> <li>▪ Waldrodung entlang Bach, Fuss- /Radweg betroffen (Interessenabwägung);</li> <li>▪ Kant. Verkehrsbelange; bezgl. Sicherheit und Gestaltung des Knotens sind stark betroffen;</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten hoch;</li> <li>▪ Flächensparende Erschliessung (haushälterischer Umgang mit Boden);</li> <li>▪ Eingriffe in Privateigentümer; Meliofeed AG u. Familienbetrieb Hinden (Betriebsbeschränkungen, Zerschneidung Parzelle);</li> <li>▪ Schleichverkehr durch die Wohnquartiere möglich;</li> <li>▪ Erschliessung des nördlichen Gemeindegebiets von GO wird kaum verbessert.</li> </ul> |
| Chancen  | Risiken   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert für zukünftige Entwicklung des Areals;</li> <li>▪ Attraktivität des Gebiets Bodematt / Liebergstell für Wohnen steigert sich mit zusätzlichem Fuss- und Radweg.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der enormen Eingriffe in die Privateigentümer Hinden und Meliofeed AG ist mit sehr starkem Widerstand zu rechnen (Rechtsverfahren);</li> <li>▪ Zeitliche Verzögerungen aufgrund Rechtsstreitigkeiten.</li> </ul>  |

Diese Erschliessungsvariante weist mehr Schwächen als Stärken auf. Jedoch werden mehr Chancen als Risiken eruiert. Die Risiken sind zeitlich und finanziell kaum absehbar.

### 3.6.5 Variantenbeurteilung „Mitte Kreisel“

Die Variante 4A „Mitte Kreisel“ wurde mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen. Die detaillierte Bewertung ist im Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierungen aufgeführt.

#### Beurteilung kantonale Kriterien

Die Variante „Mitte Kreisel“ tangiert stark einige übergeordnete kantonale Interessen wie den „Gewässerraum“, „Waldrodungen“, sowie die „kantonalen Verkehrsbelange“ bezgl. Verkehrssicherheit des Kreisels.

Der Fuss- und Radweg ist nicht zwingend nötig und ist deshalb als Option enthalten. Dieser Langsamverkehrsanbindung wird in der Beurteilung nicht berücksichtigt.

Der optionale Fuss- und Radweg sollte wenn erwünscht, möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonenflächen realisiert werden (vgl. Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016). Kann dies nicht ermöglicht werden, muss die entsprechende Landfläche eingezont und dieselbe Fläche an einem anderen Ort ausgezont (Flächenausgleich) werden (vgl. Aktennotiz Senn AG, BVURO, 2018).

*„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen. Die Bewilligungsfähigkeit der Rodung kann erst im Rahmen der Vorprüfung der Teilzonenänderung der Nutzungsplanung beurteilt werden. In den Unterlagen sind öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen (Interessenabwägung)“*

*„... Im Erschliessungsplan ist aufzuzeigen, wie die Erschliessung an den Ist-Zustand (T-Knoten) angeschlossen werden kann. ... Einer Kreisellösung wird seitens Kantons aus verschiedenen Gründen als unrealistisch beurteilt. Die Hauptverkehrsverbindung ist nach wie vor die Schulstrasse. Auch im Interesse der Ortsbildanliegen (Eingangssituation...) wird die Kreisellösung als nicht vertretbar beurteilt.“ Die Lage des Kreisels lässt die unerwünschte „Durchfahrt“ von Gipf-Oberfrick in Richtung Frick (Durchfahrt ohne Bremsen) zu. Im vorliegenden Falle kann nicht von einem genehmigungsfähigen Strassenprojekt ausgegangen werden. (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016).*

Der Gewässerraum wird bei der Erschliessungsvariante 4A „Mitte Kreisel“ stark beeinträchtigt. Neue Strassen und Wege müssen grundsätzlich den Gewässerabstand gemäss Bundesgesetzgebung einhalten (vgl. Aktennotiz Senn AG, BVURO, 2018).

*„Die Linienführung über die Parzelle Nr. 118 erscheint aus Sicht des Bruggbachs nicht ideal“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016). Im Kanton AG gelten momentan die Übergangsbestimmungen nach Art. 41 GSchV und die Vorschriften nach § 127 BauG sind einzuhalten (vgl. Aktennotiz Senn AG, BVURO, 2018).*

Die übergeordneten Kriterien erschweren eine Weiterverfolgung der Variante 4A „Mitte Kreisel“.

### **Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele**

Bei den kommunalen Kriterien und Zielen schneidet die Variante 4A „Mitte Kreisel“ bezüglich „Eingriff ins Privateigentum“, „Finanzierbarkeit“ und „Flächensparende Erschliessung“ negativ ab.

Diese Strassenführung verhindert den zukünftigen Weiterbestand der Betriebe Meliofeed AG und Hinden.

Der für den Betrieb benötigte Platz für Anlieferungen und Manövrierungen, PW-Parkplätze und die Lagerungen fehlen der beiden Unternehmen (vgl. Protokolle Meliofeed und Hinden, Senn AG, 2018). Die Zerschneidung der Parzelle Hinden verunmöglicht einen effizienten Betriebsalltag, zusätzlich gehen dringend benötigte Land- und Lagerflächen verloren. Das neu erstellte Gebäude Nr. 243 möchte die Familie Hinden nicht Rückbauen und für einen neuen Standort auf dem Grundstück fehlt der Platz auch wegen dem Geländeverlauf. Das Holzlager können sie vom heutigen Standort entlang der Bodenmatt nicht zur Müliggass verschieben. Dort haben sie einerseits zu wenig Platz, andererseits ist die Lage am Hang ungeeignet. Heute verkehren sie von der Müliggass über die Bodenmattstrasse auf ihr privates Grundstück (vgl. Protokoll Senn AG, Hinden, 2018).

Ein Erschwernis ist die Topografie auf dem Grundstück des Betriebs Hinden. Hinter dem Gebäude Nr. 243 ist das Gelände stark abfallend.



Foto: Parkplatz Richtung Gebäude Nr. 243.

Die Meliofeed AG wie auch der Familienbetrieb Hinden wollen ihren Standort beibehalten und haben Ausbauplanungen bekannt gegeben (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed, 2018).

Die Meliofeed AG verliert durch diese Variante Verkehrs- und Parkierungsflächen (vgl. Expertise Verkehrserschliessung Meliofeed AG, 2017). Heute bestehen auf dem Areal schon Parkplatzprobleme, wenn im Gebäude der Meliofeed AG Sportkurse im Fitnesscenter durchgeführt werden. Fahrzeuge werden heute teilweise auf dem Grundstück der Familie Hinden abgestellt (vgl. Protokoll Senn AG, Hinden, 2018).

Die beiden Betriebe Hinden und Meliofeed AG würden bei einer Weiterverfolgung dieser Variante rechtlichen Mittel in Anspruch nehmen (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed, 2018).

Die optionale Fuss- und Radwegverbindung im Gebiet Bodematt zum Bahnhof wird als direkt, benutzerfreundlich und sicher beurteilt. Diese zusätzliche Verbindung ist nicht zwingend nötig. Diese setzt voraus, dass eine Strassenbeleuchtung entlang des Wegs montiert wird. Das nördliche Gemeindegebiet wird mit der neuen Trottgass-Brücke und dem neuen Fusssteg gut erschlossen.

Ein zusätzlicher Schleichverkehr durch die Wohnquartiere wird kaum erwartet, so dass die Anwohner nicht zusätzlichen Immissionen (Lärm, Gerüche) ausgesetzt werden. Verkehrlich entlastet wird der Strassenabschnitt der Müliggass, welche zu einem Fuss- und Radweg umgestaltet werden soll. Der weitere ausgebaut Abschnitt der Müliggass könnte den Schleichverkehr fördern. Daher wird dieses Kriterium minim besser beurteilt als bei der Variante „Mitte Kreisel mit Unterdorf“.

*„Mit der neuen Strassenführung kann ein wichtiger Teil der Müliggass vom Verkehr befreit werden. Dies wird sehr begrüsst. ....Ein vollständiges Aufheben der Wegverbindung Müliggass ist aus Gründen der historischen Kontinuität ausgeschlossen“ (Grundlagen und Hinweise, BVURO, 2016)*

Auf der neuen Erschliessungsstrasse muss mit einer Verkehrsumlagerung von rund 2'900 Fahrzeugen / Tag von der Dammstrasse zur neuen Strasse gerechnet werden (vgl. B+P, Verkehrserhebung, 2009).

Bei dieser Erschliessungsvariante wird der Flächenverbrauch für die neue Strasse als unerfreulich beurteilt. Ein häuslicher Umgang mit der Ressource Boden ist wenig gegeben.

Die Finanzierungskosten mit CHF 19.8 Mio. (Anhang 9.3; Kostenvergleich der Variante) werden als eher hoch eingestuft.

### **3.6.6 Fazit**

Aufgrund der vielen Konflikte wird eine Realisierung als sehr schwierig eingestuft.

## 3.7 4B. Variante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ (2015)

### 3.7.1 Kurzbeschreibung

Im Jahr 2015 wurde zusätzlich zur Variante „Mitte Kreisel“ die Variante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ ausgearbeitet. Der Unterschied der beiden Varianten ist nur gering.

Bei dieser Variante wird zusätzlich der Ausbau der Unterdorfstrasse einbezogen und eine neue Brücke Unterdorf realisiert.

Diese Variante beinhaltet den Bau eines dezentraleren Kreisels nach der SBB-Bahnunterführung. Der Kreislauf wird auf der Landstrasse erstellt und tangiert hauptsächlich die Parzelle Nr. 146. Die Erschliessungsstrasse führt damit zwischen dem Maschinenschopf und Ökonomiegebäude der Fam. Hinden durch (Quelle: Variantendarstellung). Dafür muss das neu erstellte Ökonomiegebäude auf dem Grundstück der Familie Hinden rückgebaut und neu auf dem Grundstück erstellt werden.

Die Strasse führt danach entlang des Baches auf dem Grundstück der Meliofeed AG über den Bach mittels einer erweiterten Böschung zum Bahnhof Frick. Mit der neuen Brücke führt sie zur Strasse Unterdorf.

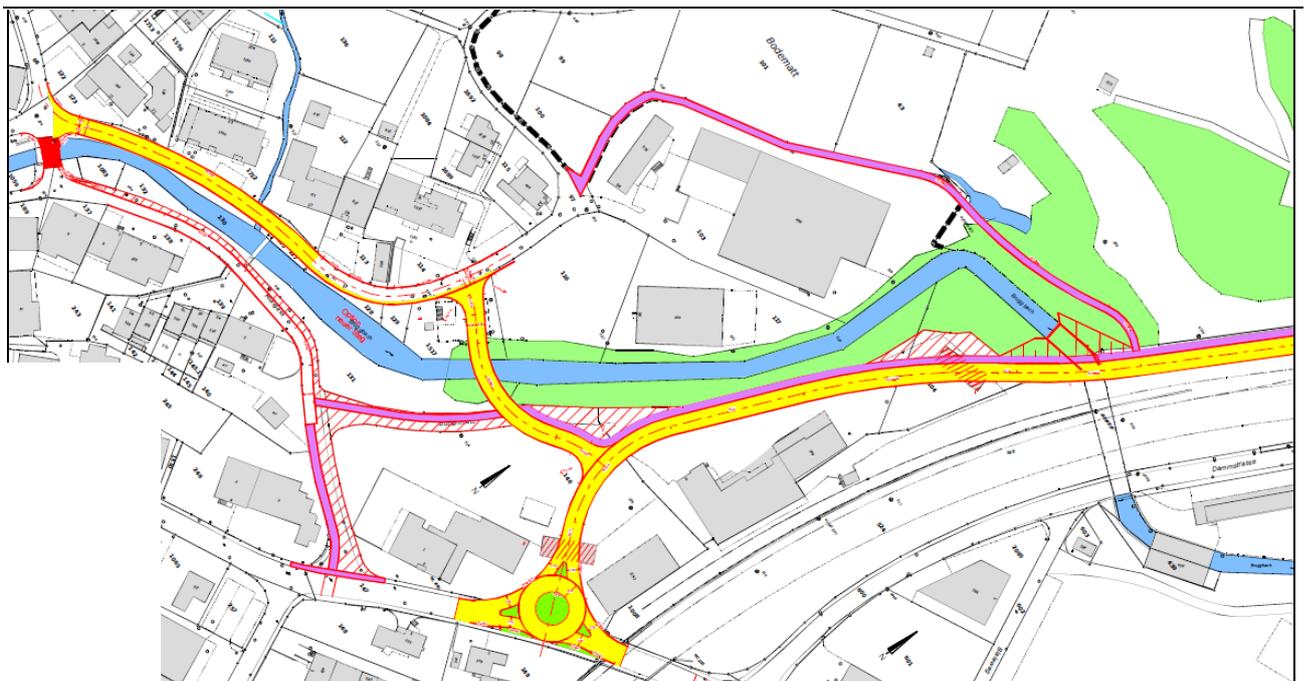
Die Strasse verläuft nach der Böschungserweiterung auf dem Trasse des Abstellgleises der SBB. Die SBB stellt das Trasse für die neue Strasse gegen Realersatz zur Verfügung (vgl. J.B., Variantendarstellung für Norderschliessung, 2016).

Die Zufahrt von der Landstrasse zur Müliggass wird aufgehoben und durch eine Fuss- und Velowegverbindung zur Norderschliessung ersetzt. Damit wird die Müliggass rückwärtig erschlossen.

Eine neue Brücke über den Bach führt zur Unterdorfstrasse. Die bestehende Brücke bei der Trottgass erschliesst das südliche Wohngebiet zusätzlich und kann saniert, sowie für den Langsamverkehr freigegeben werden.

Die Erschliessung bis zum Gewerbegebiet Bodematt ist damit für die Zukunft sichergestellt.

Nördlich entlang der Baugebietsgrenze, Parzelle Nr. 102, könnte eine Fuss- und Radwegverbindung zum Trasse der Abstellgleise der SBB und in die neue Erschliessungsstrasse geführt werden. Damit wird das nördliche Wohngebiet direkt mit dem Bahnhof verbunden (vgl. J.B., Variantendarstellung für Norderschliessung, 2016).

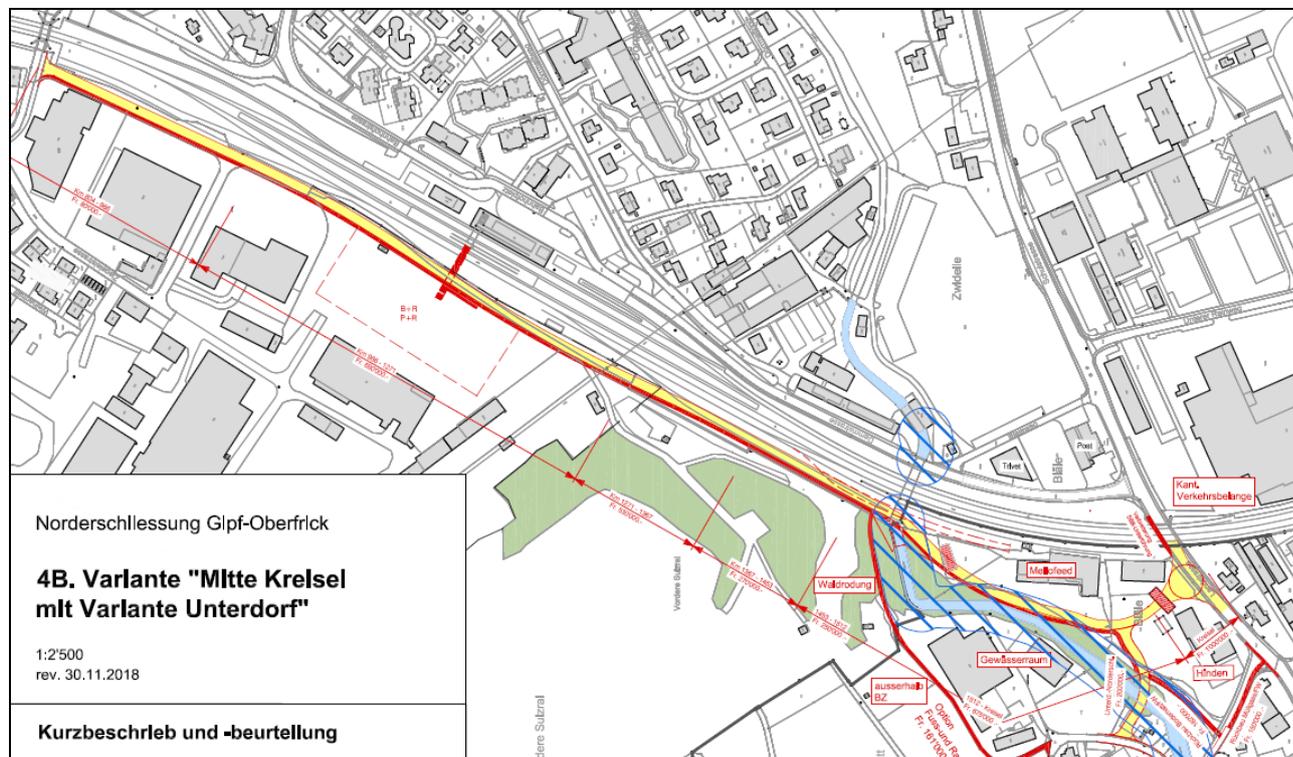


Planausschnitt: Situation 1:1000, „Mitte“ 2015, Kopa.

### 3.7.2 Optimierungen und Plausibilität

Die Meliofeed AG benötigt für die Erweiterungsabsichten eine zweite Verladerrampe und die heute vorhandenen Verkehrsflächen auf dem Areal. Die Strassenführung wurde deshalb in diesem Bereich mehr in Richtung Bruggbach verschoben, so dass die Strasse über das Bachbett zu liegen käme.

Zudem wurde diese Variante mit einer Dammverbreiterung über den Bach zu den alten SBB-Abstellgleisen ergänzt. Zusätzlich ist eine Verbreiterung der SBB-Tunnelunterführung eingeplant.



Planausschnitt: Situation 1:1000, „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ 2018.

Die Fuss- und Radwegverbindung im Gebiet Bodenmatt wird als Option beibehalten, wird jedoch nicht in die Variantenbeurteilung einbezogen und in der Kostenschätzung als Option aufgenommen. Damit die Varianten besser verglichen werden können.

### 3.7.3 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung der 4. Erschliessungsvariante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ (2015) basiert auf der „Kostenschätzung / Kostenvergleich“ von Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 2013. Diese Berechnung wurde so ergänzt, dass die Kosten über den ganzen Strassenabschnitt von der Landstrasse K488 bis zum Weiherweg in Frick ermittelt werden können.

Kurzzusammenfassung der Grobkostenschätzung :

| Abschnitte / Teilstücke/Planungsschritte      | Kostenschätzung (± 15%) CHF |
|---|-----------------------------|
| Total Strassenbau                             | 4'977'000                   |
| Total Kunstbauten                             | 5'435'000                   |
| Total Projekte & Bauarbeiten SBB              | 5'980'000                   |
| Total Liegenschaften & Landerwerb             | 4'724'000                   |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>21'116'000</b>           |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“

Die Realisierungskosten der Norderschliessung „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ ist im Vergleich zu den anderen Varianten teuer.

Die Berechnung wurde vervollständigt mit den Kosten des Landerwerbs, der Kunstbauten Brücken Bruggbach-Unterdorf und Sanierung Trottgasse, sowie Verbreiterung der SBB-Unterführung, der Dammverlängerung über den Bach, dem Ersatz der Abstellgleisanlage der SBB und den beiden rückzubauenden Gebäuden inkl. Ersatz auf den Arealen Hinden und Meliofeed AG.

Die Kostenschätzungen der SBB wurden vor rund 10 Jahren ermittelt, welche daher mit Vorsicht zu betrachten sind.

### 3.7.4 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Erschliessungsvariante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ beurteilt:

| Stärken   | Schwächen  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptsächlich innerhalb Bauzonen (Fuss- und Radweg);</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof Nord realisierbar;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer) und Dammstrasse;</li> <li>▪ Sichere und direkte Anbindung Fuss- und Radverkehr zum Bahnhof Frick;</li> <li>▪ Nördliches Gebiet Bodematt / Gruhalde wird erschlossen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum ist betroffen;</li> <li>▪ Waldrodung ist betroffen;</li> <li>▪ Kant. Verkehrsbelange sind gegen einen Kreiselknoten;</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten hoch;</li> <li>▪ Starke Eingriffe in Privateigentümer; Meliofeed AG und Familienbetrieb Hinden (Betriebseinschränkungen, Zerschneidung Parzelle);</li> <li>▪ Standorte der Betriebe Hinden / Meliofeed AG nicht gesichert;</li> <li>▪ Flächensparende Erschliessung;</li> <li>▪ Starke Eingriffe ins IHVS in Gipf-Oberfrick, (Strassenraumgestaltung Müliggass-Landstrasse (Masterplan Kernzone).</li> </ul> |
| Chancen   | Risiken  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der enormen Eingriffe in Privateigentümer ist mit sehr starkem Widerstand zu rechnen (Rechtsverfahren);</li> <li>▪ Enorme zeitliche Verzögerungen aufgrund Rechtsstreitigkeiten;</li> <li>▪ Schleichverkehr in Wohnquartieren könnte durch Ausbau Unterdorfstrasse verursacht werden.</li> </ul>   |

Diese Erschliessungsvariante weist mehr Schwächen und Risiken als Stärken und Chancen auf. Die Risiken sind zeitlich und finanziell kaum absehbar.

### 3.7.5 Variantenbeurteilung „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“

Die Variante 4B „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ wurde mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen. Die Variantenbeurteilung ist im Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierung einsehbar.

### Beurteilung kantonale Kriterien

Die Variante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ tangiert einige übergeordnete kantonale Interessen wie den „Gewässerraum“ und die „Waldrodung“, sowie die „kantonalen Verkehrsbelange“ bezüglich des Knotenausbaus. Der Kreisel wird von den kantonalen Fachstellen als kaum bewilligungsfähig eingestuft.

Der optionale Fuss- und Radweg liegt teilweise ausserhalb Bauzone. Falls dieser realisiert werden sollte, werden zusätzliche Landwirtschaftsflächen und Waldrodungen tangiert.

Der Fuss- und Radweg sollte möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonenflächen realisiert werden (vgl. Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016). Kann dies nicht ermöglicht werden, muss die entsprechende Landfläche eingezont und dieselbe Fläche an einem anderen Ort ausgezont (Flächenausgleich) werden (vgl. Aktennotiz Senn AG, BVURO, 2018).

*„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen. Die Bewilligungsfähigkeit der Rodung kann erst im Rahmen der Vorprüfung der Teilzonenänderung der Nutzungsplanung beurteilt werden. In den Unterlagen sind öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen (Interessenabwägung)“*

*„... Im Erschliessungsplan ist aufzuzeigen, wie die Erschliessung an den Ist-Zustand (T-Knoten) angeschlossen werden kann. ... Einer Kreisellösung wird seitens Kanton aus verschiedenen Gründen als unrealistisch beurteilt. Die Hauptverkehrsverbindung ist nach wie vor die Schulstrasse. Auch im Interesse der Ortsbildeanlagen (Eingangssituation.....) wird die Kreisellösung als nicht vertretbar beurteilt.“ Die Lage des Kreisels lässt die unerwünschte „Durchfahrt“ von Gipf-Oberfrick in Richtung Frick (Durchfahrt ohne Bremsen) zu. Im vorliegenden Falle kann nicht von einem genehmigungsfähigen Strassenprojekt ausgegangen werden. (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016)*

Der Gewässerraum wird bei dieser Erschliessungsvariante 4B mit der neuen Strasse und dem Fuss- und Radweg ungünstiger Weise tangiert. Neue Strassen und Wege müssen grundsätzlich den Gewässerabstand gemäss Bundesgesetzgebung einhalten (vgl. Aktennotiz DBVURO, Büro Senn AG, 2018).

*„Die Linienführung über die Parzelle Nr. 118 erscheint aus Sicht des Bruggbachs nicht ideal“ (Grundlagen u. Hinweise, BVURO, 2016). Es gelten momentan die Übergangsbestimmungen zum Gewässerraum gemäss GSchV, und die Vorschriften nach § 127 BauG und Art. 41c GSchV sind einzuhalten (vgl. Aktennotiz Senn AG, BVURO, 2018).*

Das sind Kriterien, welche eine Weiterverfolgung der Variante 4B „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ als nicht sinnvoll beurteilen lassen.

### Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele

Die Variante 4B „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ schneidet bei den Kriterien „Eingriff ins Privateigentum“, „Finanzierbarkeit“, sowie „flächensparende Erschliessung“ und „Schleichverkehr durch die Wohnquartiere“ nicht erfreulich ab.

Diese Linienführung der Erschliessungsstrasse verhindert den zukünftigen Weiterbestand des Betriebs Hinden und erschwert den Betriebsalltag der Meliofeed AG enorm. Der für die Betriebe benötigte Platz für die LKW's, PW-Parkplätze, Lagerung, Anlieferung, Manövrieren usw. fehlen den beiden Unternehmen (vgl. Protokolle Hinden und Meliofeed AG, Senn AG, 2018). Auf dem Areal der Meliofeed AG ist ein neuer Standort für den Lagerraum anzubieten, was aufgrund der knappen Platzverhältnisse kaum möglich sein wird. Für das Gebäude Nr. 243 auf der Parzelle Hinden ist ebenfalls ein neuer Standort zu finden.

Die Zerschneidung der Parzelle Hinden verunmöglicht einen effizienten Betriebsalltag, zusätzlich gehen benötigte Landflächen für die Holzlagerung und das Manövrieren verloren. Das neu erstellte Gebäude Nr. 243 möchte die Familie Hinden nicht Rückbauen. Für einen neuen Standort auf dem Grundstück fehlt der Platz auch wegen dem Geländeverlauf.

*„Eine Verschiebung des Gebäudes Nr. 243 ist kaum möglich aufgrund der knappen Platzverhältnisse.“, (Protokoll Senn AG, Hinden, 2018).*

Ein Erschwernis ist die Topografie auf dem Grundstück des Betriebs Hinden. Hinter dem Gebäude Nr. 243 ist das Gelände stark abfallend.



Foto: Parkplatz Richtung Gebäude Nr. 243.

Die einschneidenden Eingriffe in die beiden Privateigentümer werden für die Realisierbarkeit der Variante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ als sehr unvorteilhaft betrachtet.

Die Meliofeed AG wie auch der Familienbetrieb Hinden wollen ihren Standort beibehalten und haben Ausbauabsichten bekannt gegeben (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed AG, 2018).

Die Meliofeed AG verliert enorme Verkehrs- und Parkierungsflächen (vgl. Expertise Verkehrserschliessung Meliofeed AG, 2017). Heute besteht auf dem Areal der Meliofeed AG ein Parkplatzproblem, wenn im Fitnesscenter des Gebäudes der Meliofeed AG Sportkationen durchgeführt werden. Fahrzeuge werden teilweise heute schon auf dem Grundstück der Familie Hinden abgestellt und blockieren die Zufahrt auf ihr Grundstück (vgl. Protokoll Senn AG, Hinden, 2018).

Die beiden Betriebe Hinden und Meliofeed AG würden bei einer Weiterverfolgung dieser Variante rechtlichen Mittel in Anspruch nehmen (vgl. Protokolle Senn AG, Hinden und Meliofeed, 2018).

Ein Schleichverkehr durch die Wohnquartiere kann durch den Ausbau der Unterdorfstrasse, der Sanierung der Trottgass-Brücke, sowie der neuen Brücke über den Bruggbach entstehen.

Die Strassenführung kann bei den Anwohnern an der Unterdorfstrasse zu zusätzlichen Immissionen (Lärm, Gerüche) führen. Verkehrlich entlastet wird der Strassenabschnitt der Müliggass, welcher zu einem Fuss – und Radweg umgebaut werden soll. Daher wird dieses Kriterium minim unvorteilhafter beurteilt als die Variante „Mitte Kreisel“.

*„Mit der neuen Strassenführung kann ein wichtiger Teil der Müliggass vom Verkehr befreit werden. Dies wird sehr begrüsst. ....Ein vollständiges Aufheben der Wegverbindung Müliggass ist aus Gründen der historischen Kontinuität ausgeschlossen“, Grundlagen und Hinweise, BVURO, 2016.*

Auf der neuen Erschliessungsstrasse muss mit einer Verkehrsumlagerung von rund 2'900 Fahrzeugen / Tag von der Dammstrasse zur Müliggass gerechnet werden (vgl. B+P., Verkehrserhebung, 2009).

Diese Variante ist keine flächensparende Erschliessung.

Die Fuss- und Radwegverbindung wird grundsätzlich als direkt, benutzerfreundlich und sicher beurteilt. Mit dem optionalen Fuss- und Radweg im Gebiet Bodematt wird die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht. Diese Verbindung setzt jedoch voraus, dass eine Strassenbeleuchtung montiert wird, sonst wird der Weg nicht als sicher wahrgenommen.

Das nördliche Gemeindegebiet wird mit der sanierten Trottgass-Brücke und der neuen Brücke Unterdorf für zukünftige Nutzungen ausreichend erschlossen.

Die Realisierungskosten werden mit CHF 21.1 Mio. als teuer eingestuft.

### **3.7.6 Fazit**

Aufgrund der diversen Konfliktpunkte wird eine Realisierung der Variante „Mitte Kreisel mit Variante Unterdorf“ praktisch verunmöglicht.

## 3.8 5. Variante „Dammstrasse Kurz T-Kreuzung“ (2010)

### 3.8.1 Kurzbeschreibung

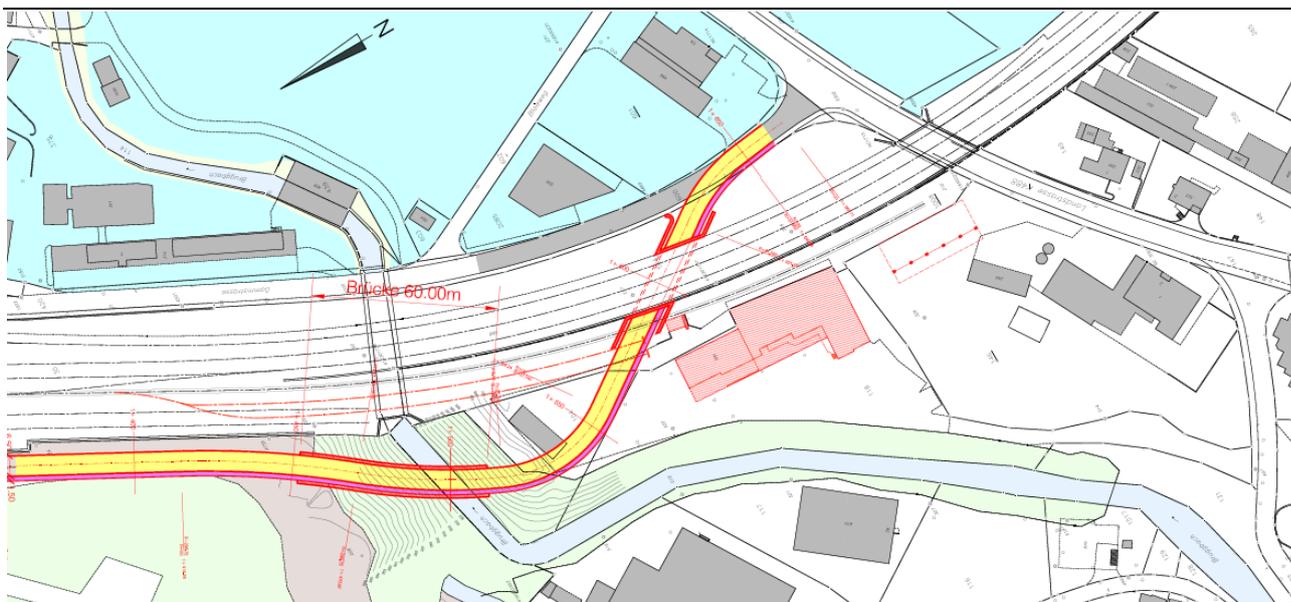
Die Erschliessungsvariante „Dammstrasse Kurz T-Kreuzung“ wurde so konzipiert, dass kurz nach der Kreuzung Landstrasse- Dammstrasse die Tunnelleinfahrt für die Norderschliessung beginnt.

Die SBB-Tunnelunterführung von ca. 40 m Länge führt vis-à-vis der Trivet auf die nördliche Seite des Grundstücks der Meliofeed AG. Wegen des Strassenwinkels muss diese Strasse weit in die Parzelle der Meliofeed AG hineinreichen, so dass der Schopf auf dem Grundstück Nr. 104 rückgebaut und ersetzt werden muss (vgl. Variantendarstellung 2015).

Mit einer Schlaufe der Verkehrsführung wird die Strasse oberhalb des Trassees der SBB-Abstellgleisanlage und der Stützmauer geführt. Die Strasse führt über die Landwirtschaftszone und Naturschutzgebiet Vorderen Sulzrai. Über den Bach muss eine Brücke mit einer Länge von 60 m gebaut werden.

Wegen den zu überwindenden Höhendifferenzen ist kein kleinerer Strassenradius auf dem Grundstück der Meliofeed AG möglich.

Danach führt die Strasse auf das Areal der Tonwerke Keller und weiter zum Weiherweg. Die neue Erschliessungsstrasse weist ein einseitiges Trottoir auf. Der Radverkehr wird auf der Strasse mittels Radstreifen geführt (vgl. J.B: Variantendarstellung für die Norderschliessung, 2016).



Planausschnitt: Situation 1:1000, „Dammstrasse kurz“, 2010, KoPa.



Foto, Senn AG: Schopf und Platz auf Areal Meliofeed AG, 2018.

### **3.8.2 Optimierung und Realisierbarkeit**

Eine Optimierungsmöglichkeit wurde bei dieser Erschliessungsvariante nicht gefunden. Die neue Strasse kann nicht auf den SBB-Abstellgleisen geführt werden, aufgrund der Radien und des Höhenunterschieds.

### **3.8.3 Fazit**

Erheblich Interessenskonflikte (Meliofeed AG, Naturschutzgebiet, Höhendifferenz usw.) sind bei der Variante 5 „Dammstrasse Kurz T-Kreuzung“ vorhanden, so dass diese zum heutigen Zeitpunkt als nicht realisierbar beurteilt wird. Diese Variante wird verworfen.

## 3.9 6. Variante „Müligass-Bodematt“ (2018)

### 3.9.1 Kurzbeschreibung

Die Variante 6 „Müligass-Bodematt“ sieht vor, dass die Kreuzung Müligass - Landstrasse – Gerenweg als T-Kreuzung mit einer Abbiegehilfe ausgebaut wird. Die Abbiegehilfe resp. Mehrzweckstreifen wird für den Veloverkehr und Fahrzeuglenker auf der Landstrasse realisiert. Damit kann die Leistungsfähigkeit zur heutigen Situation verbessert werden. Damit können die (nicht grossen) Behinderungen auf der K488 reduziert werden (vgl. Leistungsberechnung K488/Müligass/Gerenweg, Ballmer +Partner, 2011).

Der bestehende Fussgängerstreifen auf der Landstrasse wird nötigenfalls minim verschoben, so dass die Abbiegung für LKW's in die Müligass auch zukünftig gewährleistet werden kann. Ein zweiter Fussgängerstreifen wird aufgrund der momentan geringen Fussgängerfrequenz nicht eingeplant, könnte bei Bedarf jedoch ergänzt werden.

Die Müligass wird beim Einlenkradius zur Meliofeed AG minim verbreitert, damit die LKW's zum Areal Meliofeed AG komfortabler abbiegen können. Bei der Besichtigung vor Ort konnte festgestellt werden, dass der Einlenkradius zur Bodematt heute ungenügend ausgebaut ist.

Über den Bruggbach wird eine neue Brücke zur Unterdorfstrasse geplant, welche das nördliche Wohngebiet erschliessen soll. Die bestehende Brücke Trottgass wird saniert und für den Langsamverkehr freigegeben. Entlang der Unterdorfstrasse könnte ein einseitiges Trottoir geführt werden, welches entlang der Bauzonengrenze Bodematt Richtung Bahnhof weitergeführt werden kann.

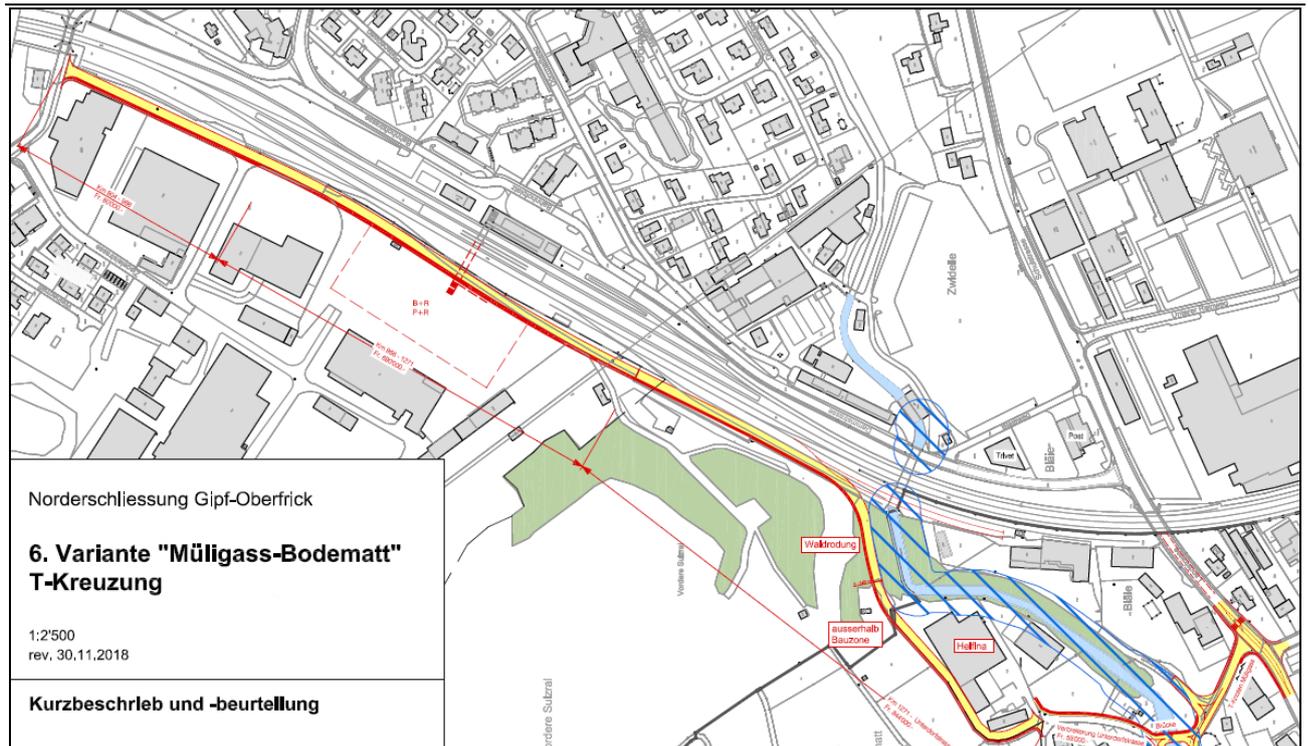
Die neue Erschliessungsstrasse wird vom Gebiet Bodematt, entlang der Bauzonengrenze, durch den Wald zu den bestehenden SBB-Abstellgleisanlagen geführt, dann weiter über das Tonwerkareal Keller zum Weiherweg in Frick.

Gemäss Konzeptplan Siedlung des Räumlichen Gesamtkonzepts ist vorgesehen das heutige Gewerbegebiet Bodematt umzustrukturieren resp. es soll zu einer z.B. Wohn- und Gewerbezone umzoniert werden. Zudem soll zukünftig autoreduziertes Wohnen im Gebiet gefördert werden.

Die Variante 6. „Müligass-Bodematt“ kann grundsätzlich auch realisiert werden, wenn die bestehenden Gebäude auf der Parzelle Nr. 103 bestehen bleiben. Die Strassenführung müsste sodann mehr ins Kulturland verschoben werden. Das bedeutet, dass ein Bauzonenflächenausgleich in Gipf-Oberfrick vorgenommen werden müsste. Diesbezüglich sind weiterführende Abklärungen vorzunehmen. Die Strasse weist eine Neigung von rund 5% Neigung auf, was für den Langsamverkehr zu keiner Attraktivitätseinbusse führt. Im Bereich, wo die Strasse auf die alten Abstellgleisanlage der SBB gelangt, müsste die bestehende Stützmauer angepasst und die SBB-Abstellgleise müssten ersetzt werden.

Von den bestehenden Abstellgleisanlagen der SBB AG führt die Strasse weiter zum Tonwerk Keller und zum Weiherweg in Frick.

Vor einer detaillierteren Ausarbeitung der Erschliessungsvariante sind Abklärungen bei der SBB AG und bei den kantonalen Fachstellen vorzunehmen.



Übersichtsplan: Variante 6 „Müligass-Bodematt“(2018), Ing. Senn AG.

### 3.9.2 Kostenschätzung

Die Kosten für die Erschliessungsvariante „Müligass-Bodematt“ wurden anhand von Annahmen und der bestehenden Berechnungen der Koch + Partner AG und der Belloli Raum- und Verkehrsplaner geschätzt. Sie beinhaltet den ganzen Strassenabschnitt von der Kreuzung Landstrasse K488-Müligass bis zum Weiherweg in Frick.

Kurzzusammenfassung der Grobkostenschätzung:

| Abschnitte / Teilstücke/Planungsschritte      | Kostenschätzung (± 15%) CHF |
|---|-----------------------------|
| Total Strassenbau                             | 3'369'000                   |
| Total Kunstbauten                             | 2'854'000                   |
| Total Projekte & Bauarbeiten SBB              | 5'980'000                   |
| Total Liegenschaften & Landerwerb             | 2'229'000                   |
| <b>Total Kostenschätzung CHF, exkl. MwSt.</b> | <b>14'432'000</b>           |

Anhang 9.3; „Kostenvergleich der Varianten“.

Die Realisierungskosten der Norderschliessung „Müligass-Bodematt“ sind tendenziell günstig.

Berücksichtigt wurden der Neubau der Brücke Unterdorf, die Sanierung der Trottgass-Brücke, die Bauarbeiten der SBB sowie der Landerwerb und die Kunstbauten entlang der Strasse.

Die Kostenschätzungen der SBB wurden vor rund 10 Jahren ermittelt, welche daher mit Vorsicht zu betrachten sind.

### 3.9.3 SWOT-Analyse

In der folgenden SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Erschliessungsvariante „Müligass-Bodematt“ beurteilt:

| Stärken   | Schwächen   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewässerraum wird tangiert;</li> <li>▪ Kant. Verkehrsbelange und Interessen sind nicht betroffen;</li> <li>▪ Erschliessung für den motorisierten Verkehr zum Bahnhof Nord;</li> <li>▪ Entlastung Bahnhofplatz Frick, Seite Bushof, um ca. die Hälfte der heutigen Verkehrsmenge (Verkehrserhebung 2009, Ballmer) und Dammstrasse;</li> <li>▪ Sichere, direkte und attraktive Fuss- und Radwegverbindung zum Bahnhof Frick;</li> <li>▪ Nördliches Gebiet Bodematt / Gruhalde wird erschlossen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Waldrodung betroffen;</li> <li>▪ Ausserhalb Bauzonen;</li> <li>▪ Eingriff in Privateigentum (Helfina);</li> <li>▪ Weniger Flächensparende Erschliessung;</li> <li>▪ Verursacht ohne verkehrstechnische Massnahmen Schleichverkehr in Wohnquartieren und mehr Immissionen entlang der Unterdorfstrasse und Müligass;</li> <li>▪ Finanzierbarkeit; Realisierungskosten relativ günstig.</li> </ul> |
| Chancen   | Risiken   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrliche Entlastung des Bahnhofplatzes Frick Ost ermöglicht Bahnhofplatzgestaltung;</li> <li>▪ Erschliessung Tonwerkareal Keller gesichert;</li> <li>▪ Standortsicherung der Betriebe Hinden / Meliofeed AG.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Widerstand der Anwohner Unterdorf / Müligass aufgrund Mehrverkehr/ Immissionen.</li> </ul>   |

Diese Erschliessungsvariante weist tendenziell mehr Stärken und Chancen als Schwächen und Risiken auf. Diese Variante sollte daher weiter auf eine mögliche Realisierbarkeit geprüft werden.

### 3.9.4 Variantenbeurteilung „Müligass – Bodematt“

Diese neue Variante 6 „Müligass-Bodematt“ wurde ebenfalls mit den anderen Erschliessungsvarianten verglichen. Die detaillierte Beurteilung befindet sich in Anhang 9.2; Variantenbeurteilung mit Optimierungen.

Bei der Variantenentwicklung wurde darauf geachtet, dass möglichst wenig Eingriffe ins Privateigentum vorzunehmen sind und der Gewässerraum nicht tangiert wird. Zudem werden hauptsächlich bestehende Strassenflächen innerhalb Baugebiet genutzt und ausgebaut.

#### Beurteilung kantonale Kriterien

Die 6. Variante „Müligass-Bodematt“ tangiert übergeordnete kantonale Interessen. Die Kriterien „Waldrodung“ und „ausserhalb Bauzone“ werden als unvorteilhaft eingestuft.

Die benötigte Landfläche muss in der Landwirtschaftszone eingezont und dieselbe Fläche an einem anderen Ort ausgezont (Flächenausgleich) werden. Ein möglicher Flächenausgleich ist auf dem Gemeindegebiet von Frick und Gipf-Oberfrick zu prüfen (vgl. Protokoll Senn AG, BVURO, 2018).

Die Erschliessungsstrasse ist grundsätzlich gestützt auf die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes und der sehr restriktiven Bundesgerichtspraxis innerhalb der Bauzone zu realisieren (vgl. Grundlagen und Hinweise, BVURO 2016).

Mit der gewählten Linienführung der Norderschliessung wird die Waldfläche berührt.

*„Waldrodungen sind verboten (Art. 5 WaG). Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, ..... Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen. Die Bewilligungsfähigkeit der Rodung kann erst im Rahmen der Vorprüfung der Teilzonenänderung der Nutzungsplanung beurteilt werden. In den Unterlagen sind öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen (Interessenabwägung)“ (Grundlagen und Hinweise, BVURO, 2016)*

Der „Gewässerraum“ und die weiteren „kantonalen Verkehrsbelange und –interessen“ werden mit der Erschliessungsvariante „Müligass-Bodematt“ nicht tangiert, so dass dieses Kriterium begrüssenswert ist.

### Beurteilung kommunale Kriterien und Ziele

Die 6. Variante „Müligass-Bodematt“ wird bei den Kriterien „flächensparende Erschliessung“ und „Schleichverkehr im Wohnquartier“ als ungünstig angesehen.

Die Variante wird bezüglich den Kriterien „sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindungen zum Bahnhof“, „Erschliessung für den MIV zum Bahnhof Nord“ und die „Entlastung des Bahnhofplatzes und der Dammstrasse“, wie auch bei der „Erschliessung des nördlichen Gemeindegebiets von Gipf-Oberfrick“ als vorteilhaft angesehen.

Da die neue Strassenflächen teilweise auf der grünen Wiese geplant sind und nicht auf bestehenden Verkehrsflächen, wird das Kriterium „haushälterischer Umgang mit dem Boden“ als ungünstig bewertet.

Die verkehrliche Belastung auf den betroffenen Strassen wird zunehmen und die angrenzenden bestehenden Liegenschaften werden zusätzlichen Immissionen ausgesetzt sein.

Ein Schleichverkehr könnte über die Unterdorfstrasse in den angrenzenden nördlichen Wohnquartieren verursacht werden, was auch zu mehr Immissionen (Lärm, Gerüche) führt. Mit verkehrsplanerischen Massnahmen könnte jedoch dieses Problem bei allfälliger Notwendigkeit behoben werden. Die Intensität eines Widerstands aus der Bevölkerung des angrenzenden Wohnquartiers ist nicht abschätzbar.

Mit insgesamt rund CHF 14.4 Mio. ermittelten Realisierungskosten liegt die Variante im kostengünstigen Bereich.



Fotos, Ing. Senn AG: Bodematt Richtung Meliofeed AG und Abstellgleise Richtung Meliofeed AG, 2018.

### 3.9.5 Plausibilität

Die Variante 6 ist mit den kantonalen Fachstellen zu besprechen und eine umfassende Interessensabwägung ist auszuarbeiten. Es sollten verkehrsplanerische Massnahmen gegen Schleichverkehr im Gebiet Unterdorf vorgesehen werden. Wie gross der Widerstand der Anwohner ist, kann momentan schwer eingeschätzt werden.

### **3.9.6 Fazit**

Die Erschliessungsvariante 6 „Müligass-Bodematt“ wäre umsetzbar und die Realisierbarkeit sollte mit den kantonalen Fachstellen geprüft werden.

## 4 Fazit zur Variantenbeurteilung

In der Argumenten-Abwägung „Variantenbeurteilung mit Optimierungen“ zeigt sich, dass einige Varianten im Vergleich vorteilhafter abschneiden als die anderen. Je nach Interessensstandpunkt kann dies jedoch anders interpretiert werden.

Die Varianten „Häfliger-Meliofeed“ und „Dammstrasse Kurz“ wurden nicht in die Argumenten-Abwägung integriert, da sie im Bericht als nicht realisierbar beurteilt werden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass keine Erschliessungsvariante direkt und offensichtlich zu einer Lösungsfindung führt und, dass keine Erschliessungsvariante ohne weiteren Abklärungen und ohne Konflikte problemlos realisiert werden kann. Viel mehr wird eine Auslegeordnung der Varianten gemacht und beurteilt, welche am ehesten „realisierbar“ erscheinen. Es werden zudem die kommunalen Ziele der Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick, wie auch die überkommunalen Kriterien der kantonalen Behörden sowie die Interessen von Drittbeteiligten aufgeführt und zusammengetragen.

Eine Erschliessungsstrasse zu realisieren ohne jegliche Konflikte ist nicht möglich. Schlussendlich müssen eine Kompromisslösung und eine umfassende Interessenabwägung zwischen den verschiedenen Interessengruppen (Gemeinden Gipf-Oberfrick sowie Frick, übergeordnete kantonale und private Interessen sowie dem Planungsverband) gefunden werden. Dabei ist es wichtig, die Interessen der verschiedenen Akteure aufzunehmen, einfließen zu lassen und gegeneinander abzuwägen.

## 5 Planungshorizont

Bei allen Varianten wird mit einem Planungs- und Realisierungshorizont von etwa 15 Jahren gerechnet.

Die Planungsschritte und Realisierungszeit werden wie folgend grob geschätzt:

| Planungsschritte  | Ungefähre Zeit in Jahren |
|---|--------------------------|
| Anpassung / Optimierung Erschliessungsvariante  | 1 a                      |
| Verfahren Teilzonenplanänderung Kulturlandplan/Bauzonenplan, Frick und Gipf-Oberfrick | 2 a                      |
| Ausarbeitung/Verfahren des Erschliessungsplans (Gipf-Oberfrick u. Frick)              | 5 a                      |
| Detailprojektierung Erschliessungsstrasse   | 3 a                      |
| Bauphase  | 4 a                      |
| <b>Total</b>  | <b>15 a</b>              |

Allfällige zeitliche Verzögerungen durch juristische Rechtsstreitigkeiten sind zeitlich nicht abschätzbar und daher nicht in die Zeitabschätzung eingeflossen.

## 6 Weitere Erschliessungsvarianten

### 6.1 Einrichtungsverkehr zum Bahnhof Frick

Der Vorschlag eines Einrichtungsverkehrs von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Frick über die neue Erschliessungsstrasse wurde ebenfalls geprüft.

Das Problem besteht darin, dass der motorisierte Verkehr zwar zum Bahnhof Nord geführt wird, jedoch über den Bahnhof Frick zurück nach Gipf-Oberfrick geführt werden muss. Die Fahrzeuglenker von Gipf-Oberfrick stellen das Fahrzeug beim P+R ab und müssen am Abend einen Umweg über den Dorfkern oder den Bahnhofplatz Frick in Kauf nehmen. Dadurch entsteht ein Mehrverkehr beim Bahnhofplatz Frick, Busbahnhof und auf der Dammstrasse oder auf der Bahnhofstrasse.

Der Bahnhofplatz Frick soll bestmöglich vom motorisierten Verkehr entlastet (vgl. Protokoll BVURO, Senn AG, 2018 und vgl. Bericht Masterplan Bahnhofsgebiet Frick, Metron, 2014) oder sogar befreit werden, und nicht zusätzlich belastet werden. Im Weiteren hat der Kreisplaner am persönlichen Gespräch mitgeteilt, dass die Kantonsstrasse nicht zusätzlichem Verkehr ausgesetzt werden soll. Sie sind möglichst vom Verkehr zu entlasten.

### 6.2 Über- und Unterführung über Bruggbach zum Bahnhof Frick

#### Tunnelunterführung unter Bruggbach

Eine Tunnelunterführung von der Parzelle Nr. 118 unter dem Bruggbach zum Bahnhof Nord wurde auch geprüft.

Die Strasse müsste wiederum im Gewässerraum des Bruggbachs und der Bachböschung geführt werden, damit der Betrieb der Meliofeed AG nicht eingeschränkt wird. Das setzt voraus, dass eine Rodungsbewilligung und eine Ausnahmegewilligung für den Bau der Strasse im Gewässerraum, von den kantonalen Fachstellen erteilt werden müsste. Der Platzbedarf für eine Tunnelunterführung ist sehr knapp, zudem muss das Tunnel rund 10 m unter dem Niveau der Parzelle Nr. 118 und unter dem Bach durch sowie nach der Bachdurchquerung rund 20 m aufwärts auf das Niveau der Abstellgleisanlage geführt werden.

Eine rund 250 m lange Tunnelunterführung ist ebenfalls eine sehr teure Variante und für den Fuss- und Radverkehr, wegen der Strassenneigung und der Sicherheit, sehr unattraktiv. Es müsste daher wiederum ein zusätzlicher Fuss- und Radweg eingeplant werden.

#### Strassenüberführung Bruggbach

Eine Strassenüberführung vom Arealeingang der Meliofeed AG, Parz. 118, über den Bruggbach zu den Abstellgleisanlagen der SBB hätte dieselben Konflikte zur Folge, wie eine Tunnelunterführung. Zudem müsste die Strasse rund 6 m über dem Areal der Meliofeed geführt werden, damit kein Konflikt mit den Anlieferungen und Wendemanövern entsteht. Die Stützen der Überführung über das Areal Meliofeed AG und den Bach könnten zu weiteren Problemen für die Anlieferungen und die Wendemanöver führen. Zudem müsste ein neuer Standort für das Magazin auf dem Areal der Meliofeed AG gefunden werden.

Eine Überführung ist einerseits optisch unschön in Anbetracht der Absicht einer Umzonung des Gewerbegebiets Bodematt zu einer Wohn- und Gewerbezone, und andererseits für den Fuss- und Radverkehr zur Benutzung unattraktiv (steile Rampe).

## 7 Weiterer Handlungsbedarf

Das weitere Vorgehen und die weiteren Planungsschritte werden wie folgend vorgeschlagen:

|               |   |
|---------------|---|
| Dezember 2018 | Abgabe Bericht „Variantenvergleich; Norderschliessung“ an Gemeindekanzlei Gipf-Oberfrick und Frick                                    |
|               | Diskussion des „Variantenvergleichs“ im Gemeinderat Gipf-Oberfrick und Frick, Stellungnahme der Gemeinderäte Gipf-Oberfrick und Frick |
| Winter 2019   | Information der Wohnbevölkerung Gipf-Oberfrick und Frick  |

Die nachfolgenden Schritte der Gemeinde können wie folgend angegeben werden:

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Frühling 2019                 | Gespräche der drei Varianten mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- kantonalen Behörden (Raumplanung, Verkehr usw.) und</li> <li>- regionalem Planungsverband</li> <li>- evtl. weiteren Gemeinden</li> </ul> |
| Winter 2019                   | Entscheid der umsetzbaren Variante (Gipf-Oberfrick, Frick, Planungsverband) und detaillierte Ausarbeitung der Erschliessungsvariante   |
| Winter 2019/<br>Frühling 2020 | Information Bevölkerung  |
| Winter 2020                   | Erschliessungsvariante zur Vorprüfung und Stellungnahme bei Kanton einreichen  |
| Frühling/Sommer 2021          | Kredit und Erschliessungsplan ausarbeiten  |